BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Nachrichten für Seefahrer
Notices to Mariners

Amtliche Veröffentlichung für die Seeschifffahrt
Official Maritime Publication

3. Januar 2014 · 145. Jahrgang · Heft 1
3 January 2014 · Volume 145 · Issue 1

Karten, Leuchtfeuerverzeichnisse, Seehandbücher usw. bitte sofort berichtigen
Charts, List of Lights, Sailing Directions etc. to be corrected immediately

Geographische Länge bezogen auf den Nullmeridian.
Geographic longitude referred to Greenwich meridian.

Kurse und Peilungen rechtweisend in Graden von 000° bis 360°.
True courses and bearings in degrees from 000° to 360°.

Sektorengrenzen der Feuer von See aus.
Sector limits of lights from seaward.

Tragweiten für 10 sm meteorologische Sichtweite; Sichtweiten für 5 m Augeshöhe.
Luminous ranges at 10 nautical miles meteorological visibility, at 5 m height of eye.

Tiefenangaben und trockenfallende Höhen bezogen auf das Kartennull.
Depths and drying heights referred to Chart Datum.

Andere Höhen bezogen auf kartenspezifische Höhenbezugsflächen.
Other heights referred to chart specific height datum.

Entfernungsangaben in metrischen Maßen sowie in Seemeilen (sm) und Kabellängen (kbl).
Distances in metric units, nautical miles, and cable lenghts.

Zeichen und Abkürzungen in den deutschen Seekarten siehe Karte 1/INT 1.
For symbols and abbreviations used in the German nautical charts, please refer to Karte 1/INT 1.

Weitere Abkürzungen und Erklärungen im jährlichen Vorwort in Heft 1 der NfS sowie im Handbuch für Brücke und Kartenhaus.
Additional abbreviations and explanations are provided in the preface to the annual NfS issue 1 and "Handbuch für Brücke und Kartenhaus".

Freiwillige Mitarbeit/*Voluntary cooperation*

Jeder Hinweis zur Vervollständigung oder Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen dient der Sicherheit aller Seefahrer. Beiträge erbitten wir an das:
Any information provided to supplement or correct nautical publications will help to improve the safety of all mariners. Such information should be sent to:

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock

Telefon/*Telephone*	+49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung/*operator*)
Telefax	+49 (0) 3 81 45 63-7 69
E-Mail	nfs@bsh.de
Internet	www.bsh.de

Die Inhalte dieses Werkes sind rechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Verbreitung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland zulässig.
The contents of this publication are protected by copyright. All rights are reserved, specifically the rights of translation, reprinting, recitation, reuse of illustrations and tables, promulgation, reproduction on microfilm or in any other way, as well as the right of storage, either in whole or in part. Reproduction of this publication or parts of this publication is permitted only under the provisions of German law, also in individual cases.

© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
Hamburg und Rostock 2014

ISSN-Nr. 1437-4048
BSH-Nr. 2119

Verbindlicher Endpreis monatlich € 10,00 inkl. MwSt., Einzelheft € 3,00 inkl. MwSt. (zzgl. Postzustellgebühr)
(für den Europäischen Wirtschaftsraum gelten die Preise als „Unverbindliche Preisempfehlung")
Fixed price per month € 10.00 incl. VAT, single issue € 3.00 incl. VAT (plus postage)
(In the European Economic Area, the above prices are recommended prices)

Inhalt/*Contents*

Vorwort/*Preface*

1 Nautischer Warn- und Nachrichtendienst der Bundesrepublik Deutschland
Navigational Warning and Information Service of the Federal Republic of Germany IV

2 Nautische Veröffentlichungen nach der Schiffssicherheitsverordnung
Nautical publications according to the Ship Safety Ordinance XIII

3 Amtliche Seekarten und Seebücher/*Official nautical charts and books* XVI

4 Dienststellen, bei denen die Nachrichten für Seefahrer ausliegen
Agencies where German Notices to Mariners are available for consultation XVII

5 Stellen, bei denen Nachrichten für Seefahrer anderer hydrographischer Dienste ausliegen
Agencies where Notices to Mariners of other Hydrographic Offices are available for consultation XVIII

6 Abkürzungen/*Abbreviations* XIX

Kartenberichtigungen/*Corrections to Charts*

Teil 1 – Deutsche Karten/*Part 1 – German Charts* 1.1
Teil 1 A – Britische Karten/*Part 1 A – British Charts* 1.7

Handbuchberichtigungen/*Corrections to Sailing Directions*

Teil 2 – Deutsche Seehandbücher/*Part 2 – German Sailing Directions* 2.1

Katalogberichtigungen/*Corrections to Catalogue*

Teil 3 – Deutscher Katalog/*Part 3 – German Catalogue* 3.1
Teil 3 A – Britische Veröffentlichungen/*Part 3 A – New Editions of Admiralty Charts and Publications* 3.2

Mitteilungen/*Notifications*

Teil 4 – Mitteilungen, normale/*Part 4 – Notifications, general* 4.1
Teil 4 A – Abdrucke besonderer Mitteilungen/*Part 4 A – Reprints of special Notifications* . . . . . keine/*nil*

Beilagen/*Enclosures*

- Deckblätter zu den Krt./*Blocks (Chartlets) for Charts:* (11) GB 2278
- Liste der noch gültigen P- und T-Berichtigungen/*List of P and T corrections in Force*
- Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten/*List of sea areas and charts relating to them*
- Anlaufbedingungsverordnung – AnlBV/*Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance*

Neuerscheinungen des BSH/*New BSH publications*

Bücher/*Books*: –

Krt./*Charts*: (11) 151, (16) 32/INT 1359, (16) 33/INT 1364, (17) 25/INT 1301, (21) 44/INT 1452

1 Nautischer Warn- und Nachrichtendienst der Bundesrepublik Deutschland

1.1 NACHRICHTEN FÜR SEEFAHRER (NfS)

Die NfS werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg und Rostock wöchentlich herausgegeben. Die Anschrift für Einsender lautet:

Bundesamt für Seeschifffahrt
und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock

Telefon: +49 (0) 3 81 45 63-5 (Vermittlung)
Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 48 oder
7 69
(Nautischer Informationsdienst)
E-Mail: nfs@bsh.de
Internet: www.bsh.de

In den NfS werden für die Schifffahrt wichtige Maßnahmen, Ereignisse und Veränderungen auf den Seeschifffahrtsstraßen Deutschlands, auf der Hohen See oder in den Hoheitsgewässern anderer Staaten im europäischen Bereich (überwiegend in Deutsch/Englisch) bekanntgegeben. Die Meldungen ermöglichen eine Berichtigung der nautischen Veröffentlichungen. Insbesondere werden Veränderungen in der Befeuerung und Betonnung der Küstengewässer, Schifffahrtshindernisse und Gefahren im Küstengebiet und auf See sowie Bekanntmachungen und Verordnungen von Behörden, soweit sie für die Schiffsführung von Bedeutung sind, veröffentlicht.

Besondere nautische Informationen, die für die Schifffahrt oder für den Schutz der Meeresumwelt von großer Bedeutung sind, werden in den NfS auf dem Vorwege unter Teil 4 Mitteilungen veröffentlicht.

Für Gebiete innerhalb des Bearbeitungsgebietes des BSH, für die amtliche deutsche Seekarten und Bücher nicht oder nicht ausreichend vorhanden sind, wird das britische Seekarten- und Bücherwerk berücksichtigt und dessen Berichtigungssystem aus den Notices to Mariners (NtM) übernommen. Die betroffenen britischen Seekarten sind in der Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten (Beilage Kartenliste zu NfS-Heft 1 bzw. 27) aufgeführt.
Die Entscheidung, ob außer den dort angegebenen Veröffentlichungen noch weitere Karten und Bücher Hydrographischer Dienste anderer Staaten für die Durchführung der geplanten Schiffsreise erforderlich sind, ist Sache des Schiffsführers.
Seekarten und Bücher, die nicht im Katalog bzw. NfS-Heft 1 aufgeführt sind, können nach den deutschen NfS jedoch nicht oder nur unvollkommen berichtigt werden; insbesondere dann, wenn dem Schiffsführer evtl. bestehende Netzdifferenzen zwischen den Angaben in den NfS und solchen Karten nicht bekannt sind, kann die Berichtigung nach den NfS fehlerhaft sein.

1 Navigational Warning and Information Service of the Federal Republic of Germany

1.1 NACHRICHTEN FÜR SEEFAHRER (NfS, Notices to Mariners)

***The NfS** are issued weekly by the Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH, Federal Maritime and Hydrographic Agency) in Hamburg and Rostock. Hydrographic notes should be sent to*

Bundesamt für Seeschifffahrt
und Hydrographie
Neptunallee 5
18057 Rostock

Phone: +49 (0) 3 81 45 63-5 (operator)
Fax: +49 (0) 3 81 45 63-9 48, or
7 69
(Navigational Information Service)
e-mail: nfs@bsh.de
Web: www.bsh.de

The NfS provide information on important navigational measures, incidents, and changes concerning the German navigable waterways, the high seas, and the territorial waters of other European states (the greater part in German/English). The notices enable the mariner to keep his nautical publications up-to-date. Especially changes in lighting and buoying in the coastal waters, obstructions and dangers in the coastal area and on the high seas as well as official announcements and ordinances which are relevant to the mariner are published in the NfS.

Navigational information that is of particular to shipping or affects marine environmental protection is published in advance in NfS, part 4, Notifications.

Where areas within the BSH's responsibility are not, or not adequately, covered by the official German nautical charts and books, information from the official UK nautical charts and books will be taken into account, and the UK Notices to Mariners (NtM) correction system will be re-printed in the NfS. Such UK charts are shown in the List of Sea Areas and Charts Relating to them (enclosure to NfS issue 1 respectively 27).

The decision whether, apart from these publications, additional charts and books of foreign Hydrographic Offices are necessary for the intended voyage has to be taken by the vessel's Master.

However, navigational charts and books which are not included in the national German list of nautical charts and books can be corrected only inadequately by the NfS, or not at all, especially if the Master is not aware of possible lattice differences between positions given in the NfS and such other charts.

Kartenberichtigungen und Mitteilungen die deutsche Gewässer betreffen sind mit einem ★ bezeichnet, ebenso Kartenberichtigungen und Mitteilungen in Gebieten, die international zum ersten Mal veröffentlicht werden.

Chart corrections and notices concerning German waters are marked ★, as are chart corrections and notices relating to other areas which are published internationally for the first time.

1.1.1 Kartenberichtigungen
Teil 1 – Deutsche Karten

Die Anordnung der Kartenberichtigungen in den einzelnen Heften erfolgt nach einem regional gegliederten System von Seegebieten; innerhalb der Seegebietsnummern nach numerisch aufsteigenden Kartennummern.

SEEGEBIETE
10: Ostsee
20: Nordsee
60: Südpolarmeer

Jede Seekarte wird nur **an einer Stelle** im NfS-Heft aufgeführt und **vollständig berichtigt.**

Im Kartenberichtigungsteil wird auf die Herausgabe von Neuen Karten, Neuen Ausgaben, Berichtigten Nachdrucken und Kartendeckblättern hingewiesen.

Am folgenden Beispiel werden die einzelnen Elemente einer typischen Kartenberichtigung erläutert:

1.1.1 Corrections to Charts
Part 1 – German Charts

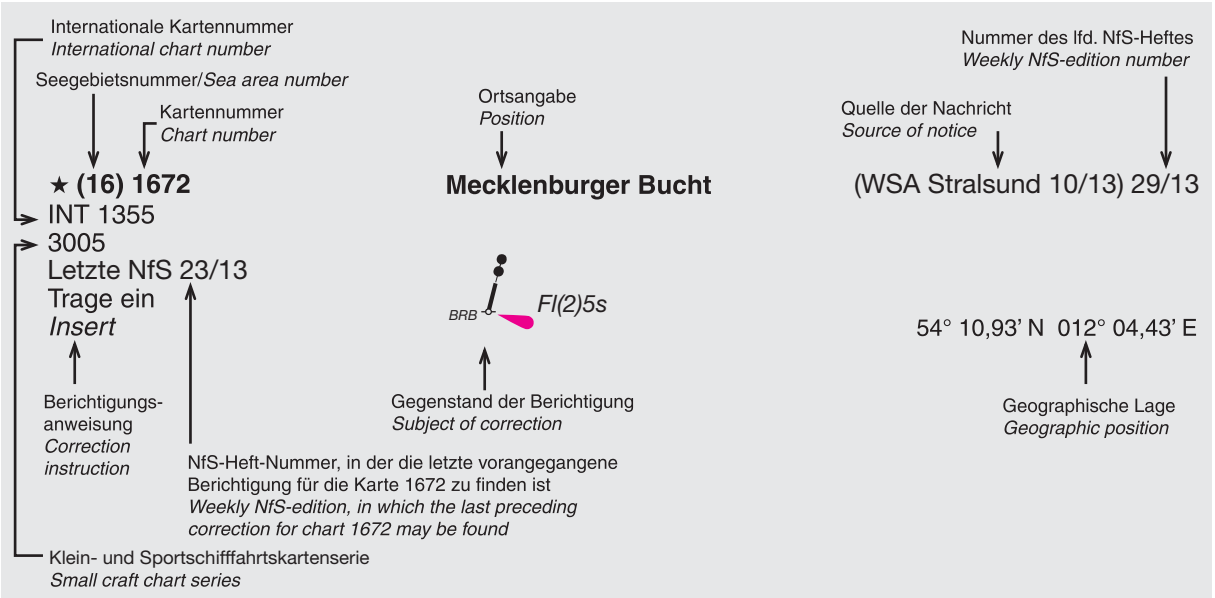
The chart corrections in each weekly NfS issue are listed according to a numbering system for sea areas; within a particular sea area they are listed by chart numbers in ascending sequence.

SEA AREAS
10: Baltic Sea
20: North Sea
60: Southern Ocean

*Each chart is referred to **only once** in a particular NfS issue, with the **complete corrections.***

The publication of New Charts, New Editions, Small Corrections and blocks for charts is notified under Chart Corrections.

The different elements of a typical chart correction are explained in the example below:



Nachrichten, die eine bevorstehende Maßnahme ankündigen, werden durch ein **P** – Preliminary – vor der Seegebietsnummer gekennzeichnet; sie geben den voraussichtlichen Zeitpunkt der Durchführung an und enthalten ggf. Hinweise auf demnächst erscheinende Kartendeckblätter oder Neue Ausgaben.

*Notices announcing a future measure are marked by a **P** – Preliminary – preceding the sea area number; they indicate the probable date of implementation and may announce chart blocks or New Editions which are about to be published.*

Nachrichten, die über einen vorübergehenden (zeitweiligen) Zustand unterrichten, werden durch ein **T** – Temporary – vor der Seegebietsnummer gekennzeichnet. Zeitweilige Berichtigungen zum Lfv. oder Shb. werden nicht zusätzlich als Kartenberichtigung veröffentlicht.

P- und T-Berichtigungen werden wegen der begrenzten Geltungsdauer vom BSH und von den Vertriebs- und Auslieferungsstellen nicht in die Papierkarten eingearbeitet. Vor Gebrauch jeder Seekarte sind daher die noch gültigen P- und T-Berichtigungen zu berücksichtigen.

Teil 1 A – Britische Karten
Die Abdrucke der britischen Kartenberichtigungen nach den britischen NtM erfolgen ebenfalls nach dem System der Seegebiete, siehe Beilage Kartenliste zu NfS-Heft 1 bzw. 27.

1.1.2 Handbuchberichtigungen
Teil 2 – Deutsche Seehandbücher
Die Handbuchberichtigungen werden einseitig gedruckt, so dass sie auch ausgeschnitten werden können. Auf neu erschienene Bücher wird hingewiesen.

1.1.3 Katalogberichtigungen
Teil 3 – Deutscher Katalog
Als Katalogberichtigungen werden die Veränderungen zur jeweils neuesten Ausgabe des Kataloges der Seekarten und Bücher veröffentlicht.
Aufgeführt werden:
– Neue Karten
– Neue Ausgaben
– Berichtigte Nachdrucke
– Eingezogene Karten
– Beabsichtigte Neue Ausgaben
– Neue Bücher
– Sonstiges.

Teil 3 A – Britische Veröffentlichungen innerhalb des Bearbeitungsgebietes des BSH
Für britische Veröffentlichungen innerhalb des Bearbeitungsgebietes des BSH werden Hinweise auf Neuerscheinungen aus den britischen NtM als Abdrucke veröffentlicht.

1.1.4 Mitteilungen
Teil 4 – Mitteilungen (normale)
Als Mitteilungen werden Nachrichten veröffentlicht, die nicht der Berichtigung der Seekarten oder anderer nautischer Veröffentlichungen dienen, aber doch als Information von nautischem Interesse sind.

Teil 4 A – Abdrucke besonderer Mitteilungen
Besondere nautische Informationen, die für die Schifffahrt oder für den Schutz der Meeresumwelt von großer Bedeutung sind, werden als Abdrucke von anderen Hydrographischen Diensten veröffentlicht.

*Notices informing about a temporary measure are marked by a **T** – Temporary – preceding the sea area number. Temporary corrections to the Lfv. (List of Lights) or Shb. (Sailing Directions) are not additionally published as chart corrections.*

Because of the temporary nature of P- and T-corrections, BSH and distribution agents do not include them in the paper charts. Therefore, when using a navigational chart, the P- and T-corrections which are still in force must be taken into account.

Part 1 A – Admiralty Charts
Chart corrections in Admiralty NtM are reprinted according to the system of charted sea areas as shown in the enclosure to NfS issue 1 respectively 27.

1.1.2 Corrections to Sailing Directions
Part 2 – German Sailing Directions
Corrections to the Sailing Directions are printed on one side of the paper in order that they may be cut up. Newly published books are indicated.

1.1.3 Corrections to Catalogue
Part 3 – German Catalogue
Changes in the latest edition of the Catalogue of Nautical Charts and Books are published as catalogue corrections.

Listed are:
– New Charts
– New Editions
– Small Corrections
– Charts Withdrawn
– New Editions Scheduled for Publication
– New Books
– Miscellaneous.

Part 3 A – British publications covering the area of the BSH's charting responsibility
UKHO Notices to Mariners concerning New Editions of Admiralty charts and publications that are within the BSH's area of charting responsibility are published as reprints in the German NfS.

1.1.4 Notifications
Part 4 – Notifications (general)
Information of common nautical interest that is not to be used for the correction of nautical charts or other nautical publications is published under Notifications (general).

Part 4 A – Reprints of special Notifications
Information provided by other Hydrographic Offices that is of particular to navigation or marine environmental protection is published as reprints in this section.

1.1.5 Beilagen

Die NfS enthalten folgende Beilagen:

- Deckblätter zur Berichtigung des Leuchtfeuerverzeichnisses (wöchentlich)[1]
- Liste der noch gültigen P- und T-Berichtigungen (monatlich)
- Liste der Berichtigungen und Mitteilungen (halbjährlich)
- Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten (halbjährlich)
- Anlaufbedingungsverordnung (jährlich)
- Deckblätter zu den Seekarten (bei Bedarf)[1]
- sowie weitere Beilagen bei Bedarf.

1.1.5 Enclosures

NfS contain the following enclosures:

- *Corrections to the List of Lights (weekly)[1]*
- *List of P and T corrections in force (monthly)*
- *List of corrections and notifications (semiannual)*
- *List of sea areas and charts relating to them (semiannual)*
- *German Ordinance on Requirements for the Entry of Vessels into German Internal Waters – (annual)*
- *Blocks for charts (as required)[1]*
- *and further enclosures as required.*

1.1.6 Digitale Nachrichten für Seefahrer auf den Internetseiten des BSH

Die digitalen Nachrichten für Seefahrer (NfS) auf den Internetseiten des BSH sind als amtliche Veröffentlichung anerkannt und wie die gedruckten NfS kostenpflichtig. Einzelheiten werden auf den Internetseiten des BSH bekannt gegeben.

Die Klein- und Sportschifffahrt kann wie bisher den Berichtigungsservice (auch als Sammelberichtigungen bekannt) für die vom BSH herausgegebenen Seekarten und nautischen Veröffentlichungen verwenden. Diese kostenlos zur Verfügung gestellten Sammelberichtigungen ersetzen nicht die amtlichen NfS.

Hinweis: Zum maßstabsgetreuen Reproduzieren der Seekarten-Deckblätter (PDF-Files) ist darauf zu achten, dass im Dialogfenster „Drucken“ unter „Seitenanpassung“ die Option „k e i n e“ gewählt wird.

Der Schifffahrt wird empfohlen, die von der IMO angenommenen „Guidelines for the onboard use and application of Computers – MSC/Circ.891 vom 21. Dezember 1998“ zu beachten.

1.1.6 Digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS, notices to mariners) on the BSH homepage

The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) on the BSH homepage are official publications for which a fee is charged, as for the printed NfS. Details will be announced on the BSH's web pages.

Summaries of corrections to the navigational charts and publications issued by the BSH can be accessed on the BSH's website. The summaries of corrections, which are free of charge, do not replace the official NfS.

Note: for true-to-scale reproductions of chart blocks (pdf files), the option "N o n e" has to be set for page scaling in the print dialogue window.

It is recommended that mariners take into account the IMO "Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891 of 21 December 1998".

1.1.7 Nachrichten für Seefahrer anderer hydrographischer Dienste

Die Nachrichten für Seefahrer anderer hydrographischer Dienste, die nicht durch den Berichtigungsdienst des BSH berücksichtigt werden, sind auf den Internetseiten der jeweiligen Dienste abrufbar. Die Links werden auf den Internetseiten des BSH unter dem Stichwort „Produkte“, „Seekarten“ und „International Hydrographic Organization“ angeboten.

1.1.7 Notices to Mariners issued by other hydrographic services

The Notices to Mariners of other hydrographic services which are not taken into account by the BSH's chart correction service can be accessed on the websites of the hydrographic services concerned. Links to those hydrographic services are provided on the BSH website under "Products", by clicking on "Ocean charts" and website "International Hydrographic Organization".

[1] Weitere Exemplare können über die Vertriebsstellen des BSH bezogen werden

[1] *Further copies can be obtained from BSH distribution agents*

1.2 BEKANNTMACHUNGEN FÜR SEEFAHRER (BfS)

Die **BfS** werden von den jeweils zuständigen Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bzw. der Länder veröffentlicht. Sie enthalten alle wichtigen Maßnahmen und Ereignisse auf den Seeschifffahrtsstraßen und in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands.

Maßnahmen oder Ereignisse größeren Umfangs oder überörtlicher Bedeutung werden in den NfS veröffentlicht.

Die BfS werden an den amtlichen Aushangstellen für das betreffende Seegebiet, in dem die Aushangstelle liegt, und für die angrenzenden Reviere und Gebiete sowie im Internet unter www.elwis.de zur Kenntnis gebracht. Ein Verzeichnis der amtlichen Aushangstellen ist im Internet unter www.bsh.de zu finden.

1.2 BEKANNTMACHUNGEN FÜR SEEFAHRER (BfS, Notifications to Mariners)

***BfS** are published by the responsible authorities of the Federal or State Waterways and Shipping Administration. They include all important measures and incidents on the national waterways and in the Exclusive Economic Zone of Germany.*

Larger-scale measures or incidents, or measures and occurrences beyond local importance, are published in the NfS.

BfS are posted at official stations and relate to the local sea area of the station and to adjacent regions as well as by website www.elwis.de. A list of the official poster sites is available at website www.bsh.de.

1.3 NAUTISCHE WARNNACHRICHTEN (NWN)

NWN werden von den Verkehrszentralen für deren Zuständigkeitsbereiche und von dem ständig besetzten Seewarndienst Emden für das gesamte deutsche Warngebiet zur Verbreitung über Funk herausgegeben. In besonderen Fällen informiert der Seewarndienst auch über außerhalb des Warngebiets liegende Gefahren (z. B. über gefährliche Wracke auf den Hauptschifffahrtswegen).

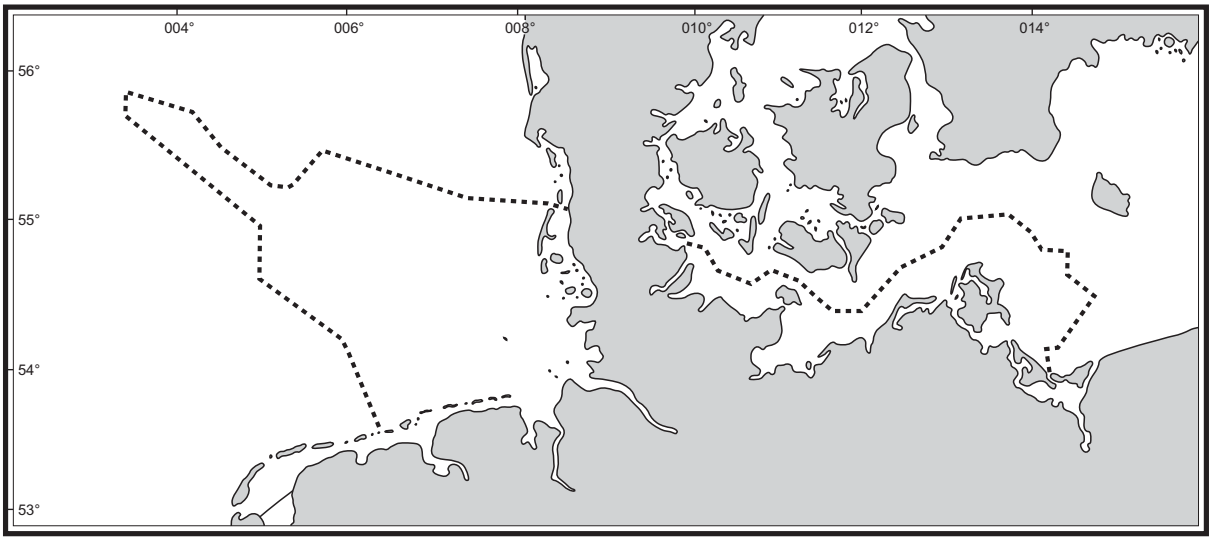
NWN dienen der kurzfristigen Warnung der Schifffahrt vor eingetretenen oder unmittelbar bevorstehenden Gefahren, wenn deren sofortige Kenntnis für eine sichere Schiffsführung oder für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs erforderlich ist.
Den Zusatz „vital“ erhält eine NWN zur kurzfristigen Warnung der Schifffahrt vor einer eingetretenen oder unmittelbar bevorstehenden besonderen Gefahr, wenn durch das Ereignis Menschenleben bedroht werden.

1.3 NAUTISCHE WARNNACHRICHTEN (NWN, Radio Navigational Warnings)

NWN are issued by the VTS centres for their areas of responsibility, and by the 24-h maritime warning service in Emden for the entire German warning area, and are broadcast as radio messages. In special cases, the maritime warning service also informs about dangers outside its area of responsibility (e.g. dangerous wrecks in the main shipping lanes).

NWN pass on immediate warnings to shipping against existing or imminent dangers, if immediate knowledge of such dangers is necessary to ensure the safety and efficiency of navigation.

NWN which are marked “vital” characterize a message of unusual importance and urgency to shipping concerning an existing or imminent danger involving risks to human lives.



Seewarngebiet der Bundesrepublik Deutschland/*German warning area*

Aufgrund von § 4 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt und Kapitel V, Regel 31 SOLAS 74/78 muss jeder Fahrzeugführer oder sonst für die Sicherheit Verantwortliche, wenn er auf See oder auf mit der See zusammenhängenden schiffbaren Gewässern eine unmittelbare Gefahr für die Schifffahrt feststellt, hiervon unverzüglich und mit allen zur Verfügung stehenden Nachrichtenmitteln die in der Nähe befindlichen Schiffe und die nächsterreichbare zuständige Stelle an Land unterrichten, in den deutschen Gewässern den
Seewarndienst Emden
Telefon: +49 (0) 49 27 1 87 72 83
(Tag und Nacht)
Fax: +49 (0) 49 27 1 87 72 88
E-Mail: seewarndienst.wsa-emd@t-online.de,
Bremen Rescue Radio oder die jeweils zuständige Verkehrszentrale.

According to Art. 4 of the Ordinance for the Safety of Navigation and Chapter V, Regulation 31, of SOLAS 74/78, the master or other person responsible for ship's safety on board a ship meeting with a direct danger to navigation at sea or in navigable waters adjoining the sea is bound to communicate the information without delay by all the means at his disposal to all vessels in the vicinity and to the nearest competent authority, which in German territorial waters is the

Seewarndienst Emden
Phone: +49 (0) 49 27 1 87 72 83
(day and night)
Fax: +49 (0) 49 27 1 87 72 88
e-mail: seewarndienst.wsa-emd@t-online.de,
Bremen Rescue Radio or the responsible VTS centre.

NWN aus dem Zuständigkeitsbereich der Bundesrepublik Deutschland werden auf 518 kHz (internationaler NAVTEX-Dienst) in der Ostsee von der schwedischen Station Gislövshammar (Kennung J) und in der Nordsee von der Sendestation Pinneberg des Deutschen Wetterdienstes (DWD) (Kennung S) in englischer Sprache ausgestrahlt.

Navigational warnings in English language relating to the area of responsibility of the Federal Republic of Germany are broadcast on 518 kHz (international NAVTEX service) by the Swedish coastal radio station Gislövshammar Radio, identification character J, for the Baltic Sea, and by the Pinneberg radio station of the German Meteorological Service (DWD), identification character S, for the North Sea.

Ein nationaler NAVTEX-Dienst in deutscher Sprache wird auf 490 kHz von der Sendestation Pinneberg bei Hamburg (Kennung L) für das gesamte deutsche Seewarngebiet der Nord- und Ostsee ausgestrahlt.

A national NAVTEX service in German language is broadcast on 490 kHz by the Pinneberg radio station (identification character L) for the entire navigational warnings area of the North and Baltic Seas.

NWN vom Seewarndienst Emden für das deutsche Seewarngebiet können auch über die Internetseiten des BSH abgefragt werden.

Navigational warnings promulgated by Maritime Warning Service Emden for the German warning area are also available on the website of the Federal Maritime Hydrographic Agency (BSH).

Vitale NWN werden von Bremen Rescue Radio auf UKW-Kanal 16 verbreitet.

Vital NWN will be published by Bremen Rescue Radio on VHF channel 16.

Die NWN werden außerdem von den Verkehrszentralen für ihren Zuständigkeitsbereich auf UKW verbreitet. Zusätzlich werden täglich NWN im Telex-Dienst des Deutschen Wetterdienstes ausgestrahlt.

Besides, NWN are broadcast on VHF by the VTS centres for their areas of responsibility. NWN are also broadcast daily via telex by the German Weather Service.

Bestimmte Rundfunksender verbreiten in deutscher Sprache sowohl alle über NAVTEX abgegebenen NWN als auch weitere NWN, die nur begrenzte örtliche Bedeutung haben, aber insbesondere für die Klein- und Sportschifffahrt von Wichtigkeit sein können.
Die Ausstrahlung der NWN erfolgt so lange, wie es für nötig gehalten wird. NWN über gemeldete treibende Hindernisse verlieren wegen der veränderlichen Positionen im Allgemeinen nach 12 Stunden ihre Gültigkeit.

Certain radio stations broadcast in German language all NWN which are promulgated via NAVTEX and other navigational warnings of local importance, which may be important especially to small craft.

NWN broadcasts are continued as long as is deemed necessary. NWN concerning drifting objects generally lose their validity after 12 hours because of the continually changing position of such objects.

Sturmflutwarnungen und Warnungen vor ungewöhnlich niedrigen Wasserständen werden über Rundfunksender verbreitet.

Storm surge warnings *and warnings of unusually low water levels (negative surges) are broadcast by radio stations.*

Verkehrsinformationen auf UKW werden zu festen Zeiten von Verkehrszentralen in deutscher und zum Teil in englischer Sprache verbreitet. Die Meldungen enthalten für den jeweiligen Bereich nautische Warnnachrichten sowie Angaben über Verkehrs-, Tide-, Sicht-, ggf. Eisverhältnisse, Störungen an Schifffahrtszeichen, Schifffahrtshindernisse und besondere Vorkommnisse.

***Traffic information on VHF** is broadcast at routine times by VTS centres in German and partly in English language. These broadcasts contain navigational warnings for the particular area as well as information on traffic, tides, visibility, ice conditions, casualties to seamarks, shipping obstructions and special incidents.*

1.4 HAVARIEKOMMANDO (HK) UND MARITIMES LAGEZENTRUM (MLZ).

Zum Aufbau und zur Durchführung eines gemeinsamen Unfallmanagements für Nord- und Ostsee haben der Bund und die Küstenländer im Januar 2003 das „Havariekommando als Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer“ mit Sitz in Cuxhaven gegründet. Das **Havariekommando (HK)** mit dem Maritimen Lagezentrum ist bei komplexen Schadenslagen vor deutschen Küsten verantwortlich für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur technischen Hilfeleistung sowie zur gefahrenabwehrbezogenen Bergung verbunden mit einer strukturierten Öffentlichkeitsarbeit.

Das **Maritime Lagezentrum (MLZ)** ist die nationale und internationale Meldestelle der Bundesrepublik Deutschland für Unfälle auf See.
Dem MLZ obliegen u. a. das

- Betreiben der Meldestelle für Seeunfälle und Meeresverschmutzungen als für Deutschland benannter National Contact Point,
- Betreiben des Zentralen Meldesystems für Gefahrgut und Schiffsverkehre der Bundesrepublik Deutschland (ZMGS) in Verbindung mit dem gemeinschaftlichen europäischen Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr SafeSeaNet,
- ständige Führen eines IT-unterstützten Maritimen Lagebildes.

Erkennt das MLZ bei einer Unfallmeldung, dass es sich um einen schweren Schiffsunfall oder eine schwerwiegende Meeresverschmutzung handelt, die einen koordinierten Einsatz aller Hilfsmittel verlangen, so veranlasst es die Einberufung des Havariestabes. Der Havariestab koordiniert dann alle notwendigen Hilfs- und Rettungsmaßnahmen.

Das MLZ ist Tag und Nacht erreichbar:
Telefon: +49 (0) 47 21 56 74 85
56 74 99 (ZMGS)
Fax: +49 (0) 47 21 55 47 44
55 47 45
E-Mail: MLZ@Havariekommando.de

1.4 “HAVARIEKOMMANDO – HK” (CENTRAL COMMAND FOR MARITIME EMERGENCIES GERMANY – CCME) AND “MARITIMES LAGEZENTRUM – MLZ” (MARITIME EMERGENCY REPORTING AND ASSESSMENT CENTRE – MERAC).

*In January 2003, the federal government and the German coastal states jointly established the “Havariekommando” (Central Command for Maritime Emergencies – CCME) in Cuxhaven, whose task was to develop and implement a jointly operated marine casualty management system for the North Sea and Baltic Sea. The **Central Command for Maritime Emergencies (CCME)** with the Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre (MERAC) deals with complex marine casualties off the German coast and is responsible for planning, preparing, and implementing measures to save injured persons, combat pollution, fight fires, provide technical assistance, and carry out salvage operations in order to combat hazards.*

***MERAC** is Germany’s national and international reporting centre for marine casualties.*

Its tasks include

- *operation of the reporting centre for marine casualties and marine pollution in its capacity as the notified National Contact Point in Germany;*
- *operation of the central reporting system of the Federal Republic of Germany for hazardous and noxious goods carried on sea and shipping (ZMGS) in connection with the European Community vessel traffic monitoring and information system SafeSeaNet;*
- *continuous IT-supported monitoring of the maritime situation.*

If MERAC receives a report on a casualty which it considers to be a major marine casualty or major marine pollution requiring coordinated deployment of all available equipment, it will summon the “Havariestab” coordinating unit. The “Havariestab” is in charge of coordinating the required rescue and salvage operations.

MERAC is on duty 24 hours a day:
Phone: +49 (0) 47 21 56 74 85
56 74 99 (ZMGS)
Fax: +49 (0) 47 21 55 47 44
55 47 45
e-mail: MLZ@Havariekommando.de

Die Schifffahrt wird gebeten, das MLZ über Meeresverschmutzungen zu unterrichten. Für eine solche Meldung soll das MARPOL-Meldeschema verwendet werden. Es dient der schnellen Erfassung, Auswertung und Weitergabe der Meldung. Die Angaben zur Sache sollen in der vorgegebenen Reihenfolge möglichst vollständig und unbedingt unter Verwendung der jeweiligen Buchstaben erfolgen. Auch bei Meldungen über Funk an eine Verkehrszentrale soll dies möglichst berücksichtigt werden.
MARPOL-Meldeschema bei Gewässerverunreinigungen durch Öl oder andere Schadstoffe siehe Handbuch für Brücke und Kartenhaus (Abschnitt 9.5).

Shipping is requested to inform MERAC of any marine pollution observed. Such observations should be reported using the MARPOL reporting format. It ensures quick recording, evaluation, and transmission of the report. The information should be provided in the same sequence and under the letters given in the schedule and should be as complete as possible. Also radio reports to a VTS-Centre should follow this pattern.

***MARPOL reporting format** for marine pollution by oil and other contaminants, see "Handbuch für Brücke und Kartenhaus" (section 9.5).*

Zentrale Meldestelle im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos

Die Zentrale Meldestelle im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos betreibt zur Annahme der erforderlichen Meldungen nach Anlaufbedingungsverordnung[1] (AnlBV) das Bundesportal www.zmgs.de.
Alternativ besteht für die Verpflichteten auch die Möglichkeit der Meldung mit befreiender Wirkung über die nachfolgend bekannt gemachten Hafenbehörden und Hafeninformationssysteme:

1. Für Meldepflichten gemäß den Nummern 2.1.1 und 2.1.2 der Anlage zu § 1 Absatz 1 AnlBV.

Die Meldepflicht wird mit einer Meldung an folgende Hafenbehörden bzw. Hafeninformationssysteme erfüllt:

Competent Authority at MERAC

The Competent Authority (Zentrale Meldestelle) at MERAC operates the federal portal www.zmgs.de, which is the address for ships' reports required under the „Anlaufbedingungsverordnung[1]" (AnlBV).
Alternatively, required reports can be transmitted to the following port authorities and port information systems:

1. Reports required to be made under items 2.1.1 and 2.1.2 of the Annex to Art. 1, AnlBV.

To comply with the reporting requirement, reports can be transmitted to the following port authorities or port information systems:

Hafenname *Port Name*	Hafenbehörde/Hafeninformationssystem *Port Authority/Port Information System*
Hamburg	Hamburg Port Authority HPA Neuer Wandrahm 4 20457 Hamburg Telefon: +49 (0) 40 4 28 47-0 Fax: +49 (0) 40 4 28 47-28 81 E-Mail: info@hpa.hamburg.de
Bremen Bremerhaven	dbh Logistics IT AG Martinistraße 47–49 28195 Bremen Telefon: +49 (0) 4 21 3 09 02-01 Fax: +49 (0) 4 21 3 09 02-57 E-Mail: info@dbh.de
Greifswald Mukran Rostock (Warnemünde) Sassnitz, Stralsund Ueckermünde, Vierow Wismar, Wolgast	DATEN + DIENSTE GmbH Rostock Lange Str. 1a 18055 Rostock Telefon: +49 (0) 3 81 81 70-48 00 Fax: +49 (0) 3 81 81 70-48 03 E-Mail: info@his-mv.de

[1] Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeers und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung) vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300, zuletzt geändert durch Artikel 7 der Verordnung vom 8. März 2012 (BGBl. I S. 483).

[1] *Ordinance on the requirements for vessels entering the internal waters of the Federal Republic of Germany from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and for vessels leaving such internal waters, 18 February 2004 (BGBl. I, p. 300, last amended by Art.7 of the Ordinance of 8 March 2012 (BGBl. I, p. 483).*

Brunsbüttel-Elbehafen Brunsbüttel-Ölhafen Brunsbüttel-Hafen Ostermoor Büsum Glückstadt-Außenhafen Husum	Hafeninformationssysteme Schleswig-Holstein DATEN + DIENSTE GmbH Rostock Lange Str. 1a 18055 Rostock Telefon: + 49 (0) 3 81 81 70-48 00 Fax: + 49 (0) 3 81 81 70-48 03 E-Mail: info@his-mv.de
Cuxhaven Stade Brake Emden Wilhelmshaven	Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG[2] Hindenburgstraße 26–30 26122 Oldenburg Telefon: + 49 (0) 4 41 7 99-22 57 Fax: + 49 (0) 4 41 7 99-22 52 E-Mail: info@nports.de

Des Weiteren wird die Meldepflicht mit einer Direktmeldung an folgendes Hafeninformationssystem erfüllt:

The reporting requirement is also met by reporting directly to the following port information system:

Firma TraDaV GmbH
Seelandstraße 3
23569 Lübeck
Telefon: +49 (0) 4 51 39 09-4 17
Fax: +49 (0) 4 51 39 09-4 99
E-Mail: info@tradav.de

2. Für die Meldepflicht gemäß der Nummer 2.2.1 der Anlage zu § 1 Absatz 1 AnlBV.

2. Reports required to be made under item 2.2.1 of the Annex to Art. 1, para 1, AnlBV.

Die Meldepflicht wird mit einer Meldung an eines der folgenden Hafeninformationssysteme erfüllt:

To comply with the reporting requirement, reports can be transmitted to one of the following port information systems:

DAKOSY Datenkommunikationssystem AG Mattentwiete 2 20457 Hamburg Telefon: +49 (0) 40 3 70 03-0 Fax: +49 (0) 40 3 70 03-3 70 E-Mail: info@dakosy.de	dbh Logistics IT AG Martinistraße 47–49 28195 Bremen Telefon: +49 (0) 4 21 3 09 02-01 Fax: +49 (0) 4 21 3 09 02-57 E-Mail: info@dbh.de
DATEN + Dienste GmbH Lange Str. 1a 18055 Rostock Telefon: +49 (0) 3 81 81 70-48 00 Fax: +49 (0) 3 81 81 70-48 03 E-Mail: info@his-mv.de	Firma TraDaV GmbH Seelandstraße 3 23569 Lübeck Telefon: +49 (0) 4 51 39 09-4 17 Fax: +49 (0) 4 51 39 09-4 99 E-Mail: info@tradav.de

Weitere Informationen zum Zugang zu ZMGS erhalten Sie durch das:

Additional information regarding ZMGS access is available at:

Havariekommando
Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer
Maritimes Lagezentrum
Am Alten Hafen 2
27472 Cuxhaven
Telefon: +49 (0) 47 21 5 67-4 99
E-Mail: zmgs@havariekommando.de

[2] Versand der Anmeldedaten an ZMGS erfolgt über Firma TraDaV GmbH

[2] *User's credentials will be delivered to ZMGS by company TraDaV GmbH*

1.5 SEENOTLEITUNG (MRCC) BREMEN – UNTERSTÜTZUNG BEI UNGLÜCKSFÄLLEN AUF SEE.

Das Internationale Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See soll sicherstellen, dass bei Unglücksfällen auf See Rettung, Unterstützung und eine entsprechende Koordinierung durch ein RCC (Rescue Coordination Centre) gewährleistet sind. Für das deutsche Such- und Rettungsgebiet wurden diese Aufgaben der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) übertragen.

Falls bei einem Notfall auf See außerhalb des deutschen Such- und Rettungsgebietes eine Verbindung mit dem dort zuständigen MRCC/RCC nicht zustande kommt, kann die Seenotleitung (MRCC) Bremen um Hilfe gebeten werden, die dann ihrerseits versucht, mit dem zuständigen MRCC/RCC Verbindung aufzunehmen.
Außerdem gewährt die Seenotleitung (MRCC) Bremen auf Anforderung auch Unterstützung für ausländische MRCC/RCC bei deren Koordinierung von SAR-Maßnahmen für deutsche Schiffe in fremden Seegebieten.

Die Seenotleitung (MRCC) Bremen ist ständig erreichbar.

Telefon:	+49 (0) 4 21 5 36 87-0
Fax:	+49 (0) 4 21 5 36 87 14
Mobiltelefon:	124 124 (Direktwahl im Abdeckungsbereich der deutschen Netzbetreiber)
UKW:	Kanal 16 (Ruf: Bremen Rescue Radio) Kanal 70 (MMSI 00 211 1240)
Telex:	+41 246 466 MRCC D
E-Mail:	mail@mrcc-bremen.de (nicht zur Alarmierung)

Auf das Internationale Handbuch für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities, wird hingewiesen.

2 Nautische Veröffentlichungen nach der Schiffssicherheitsverordnung

Das Schiffssicherheitsgesetz (SchSG) vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860); zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 4. Juni 2013 (BGBl. I S. 1471) dient der einheitlichen und wirksamen Durchführung der geltenden internationalen Schiffssicherheitsregelungen zur Gewährleistung der Sicherheit auf See (einschließlich des damit unmittelbar im Zusammenhang stehenden Arbeitsschutzes von Beschäftigten auf Seeschiffen) und des Umweltschutzes auf See. Es gilt für die gesamte Seefahrt mit Ausnahme der Schiffe der Bundeswehr und der Deutschen Gesellschaft

1.5 MARITIME RESCUE COORDINATION CENTRE (MRCC) BREMEN – ASSISTANCE IN CASE OF MARINE CASUALTIES AT SEA

The purpose of the International Convention on Maritime Search and Rescue is to ensure that in case of marine casualties the responsible RCC (Rescue Coordination Centre) provides support and assistance and assumes a coordinating function. For the German search and rescue region, this task has been assigned to Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS, German Sea-Rescue Service).

In cases of marine casualties outside the German search and rescue region where it proves impossible to contact the responsible local MRCC/RCC, MRCC Bremen may be contacted who will then in assisting the vessel in distress try to get in touch with the responsible MRCC/RCC.

MRCC Bremen will, upon request, also assist foreign MRCCs/RCCs in their efforts to coordinate SAR-measures for German vessels in distress in foreign sea areas.

MRCC Bremen is constantly manned.

Phone:	*+49 (0) 4 21 5 36 87-0*
Fax:	*+49 (0) 4 21 5 36 87 14*
Cellular phone:	*124 124* *(direct call within the coverage of German providers)*
VHF:	*channel 16* *(call: Bremen Rescue Radio)* *channel 70* *(MMSI 00 211 1240)*
Telex:	*+41 246 466 MRCC D*
e-mail:	*mail@mrcc-bremen.de* *(not for distress alerting)*

Please refer to International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities.

2 Nautical Publications according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)

The purpose of the Schiffssicherheitsgesetz (SchSG, Ship Safety Act) of 9 September 1998 (Federal Law Gazette I, p. 2860), last amended by Art. 4 of the Act of 4 June 2013 (Federal Law Gazette I, p. 1471) is to achieve uniform and effective implementation of the valid international regulations aimed at ensuring the safety of seagoing vessels (including protection of the safety and health of persons employed on board seagoing vessels) and protecting the marine environment. It applies to all seagoing vessels with the exception of ships of the German armed forces and the German Maritime

zur Rettung Schiffbrüchiger sowie der Schiffe unter ausländischer Flagge, die im Dienst ausländischer Staaten ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden.

SAR-Service as well as ships which fly foreign flags and which are used exclusively in the service of foreign states for purposes other than commercial shipping.

Die Vorschriften des SchSG sind auf Schiffe anzuwenden, die die Bundesflagge führen oder als Binnenschiffe in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind.

The regulations of SchSG apply to vessels flying the German flag and to inland waterway vessels listed in a German Ship's Register.

Sie sind auch auf Schiffe unter ausländischer Flagge und ausländische Binnenschiffe anzuwenden, mit denen Küstenschifffahrt im Sinne der Verordnung über die Küstenschifffahrt vom 5. Juli 2002 (BGBl. I S. 2555) in ihrer jeweils geltenden Fassung betrieben wird oder die auf Seeschifffahrtsstraßen oder im seewärts angrenzenden Bereich des deutschen Küstenmeeres gewerblich eingesetzt sind.

They also apply to foreign flag vessels and foreign inland waterway vessels engaged in coastal shipping as defined in the Ordinance on coastal shipping (Verordnung über die Küstenschifffahrt) of 5 July 2002 (Federal Law Gazette I, p. 2555) in the version currently in force or which are used commercially on navigable waterways or in the part of the German territorial sea seawards thereof.

Nach § 7 SchSG ist der Schiffseigentümer für die Ausrüstung des Schiffes mit den erforderlichen amtlichen Seekarten, Seebüchern und sonstigen Veröffentlichungen verantwortlich. Neben dem Schiffseigentümer sind nach § 9 SchSG sowohl der Schiffsführer als auch Personen, die mit den Aufgaben der Sicherheit des Schiffes beauftragt sind, verantwortlich.

According to Art. 7, SchSG, it is the vessel owner's responsibility that the vessel carries the required official nautical charts and books as well as other publications. Under Art. 9, SchSG, not only the vessel's owner is reponsible but also her master and other persons in charge of the vessel's safety.

Die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), zuletzt geändert durch Artikel 2 § 11 der Verordnung vom 20. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2802), regelt im § 2 den Grundsatz der Selbstkontrolle:

Art. 2 of the Schiffssicherheitsverordnung (SchSV, Ordinance for the Safety of Seagoing Ships) of 18 September 1998 (Federal Law Gazette I, p. 3013, 3023), last amended by Art. 2 § 11 of the Ordinance of 20 December 2012 (Federal Law Gazette I, p. 2802) deals with the principle of self-monitoring as follows:

„Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat dafür zu sorgen, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse sowie andere wichtige hierzu zur Verfügung stehende Informationen und Unterlagen einschließlich der Aufzeichnungen der mit der Bedienung des Schiffes beauftragten Personen im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahrenvermeidung und -verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden."

"Whoever operates a vessel in maritime service shall ensure that any hazards identified during her operation are investigated, and that any information gained during the vessel's operation as well as any other relevant information and documents, including records kept by the persons in charge of navigating the vessel, are evaluated as a precautionary safety measure and that all measures required for risk avoidance or minimization are taken."

Außerdem sieht der Katalog der Verhaltenspflichten in § 13 Abs. 1 Nr. 2 der SchSV u. a. vor, dass auf der Brücke stets die für die jeweilige Seereise erforderlichen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern sowie die vom BSH herausgegebenen NfS bei Reiseantritt vorhanden sein müssen. In Abschnitt C.I.4. Nr. 3 der Anlage 1 zu § 5 SchSV sind zu Kapitel V der Anlage zu SOLAS 74/78 (Regel 2 Abs. 2, Regel 19 Abs. 2.1.4, Regel 27) amtliche Veröffentlichungen wie folgt definiert: Bei Schiffen, die nicht Sportboote im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung-See sind, müssen hinsichtlich der Seekarten und anderen nautischen Veröffentlichungen jeweils die neuesten amtlichen Ausgaben des BSH in digitaler oder gedruckter Form oder eine entsprechende Ausgabe eines hydrographischen Dienstes eines anderen Staates oder der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation mitgeführt werden.

The catalogue of duties, under Art. 13, para. 1, no. 2 SchSV, also provides that the official nautical charts and books required for a particular voyage as well as the NfS issued by the BSH must be available on the bridge upon the vessel's departure. In part C.I.4. no. 3 of Annex 1 to Art. 5 SchSV, which refers to chapter V of the Annex to SOLAS 74/78 (Regulation 2 para. 2, Regulation 19 para 2.1.4 and Regulation 27), defines official nautical publications as follows: vessels not defined as small craft according to Sportbootführerscheinverordnung-See (ordinance on small craft licenses, offshore) are required to carry the nautical charts, books, and other publications in printed or digital format officially issued by the BSH or by a foreign hydrographic service.

Neueste Ausgaben der amtlichen Seekarten des BSH sind die in dem in den Nachrichten für Seefahrer veröffentlichten Verzeichnisse des BSH aufgeführten digitalen und gedruckten Seekarten, für die in den Nachrichten für Seefahrer Berichtigungen veröffentlicht werden oder für die ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht und die in dem Zeitpunkt, in dem sie in Verkehr gebracht werden, mittels eines Aufdrucks oder einer elektronischen Signatur als auf den neuesten Stand berichtigt ausgewiesen sind. Amtliche Seebücher des BSH sind die in dem Verzeichnis des BSH aufgeführten gedruckten und digitalen Bücher, für die in den Nachrichten für Seefahrer Berichtigungen veröffentlicht werden oder ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht.

New editions of the official nautical maps of the BSH are the printed and digital nautical maps which are published in the NfS, for which corrections are published in the NfS or for which an official digital correction service exists and which are certified by a stamp or electronic signature are being up to date at the time of publication. Official nautical books of the BSH are those oriented and digital books listed in the inventory of the BSH, for which corrections are published in the NfS or for which an official digital correction service exists.

Gemäß § 13 Abs. 1 Satz 2 Buchst. c) SchSV muss jedes Schiff die **Nachrichten für Seefahrer** des laufenden und der zwei vorangegangenen Jahre an Bord haben. Auf Schiffen in der Wattfahrt und in der Küstenfischerei brauchen die NfS nicht an Bord zu sein, wenn diese vor dem Auslaufen eingesehen werden.

*According to Art. 13 para. 1 sentence 2 lit. c) SchSV, every vessel must carry the NfS of the current year and of the two preceding years. Ships operating in the tidal flats areas and in coastal fisheries are not required to carry the German **Notices to Mariners** provided that they have been consulted before leaving port.*

Neueste Ausgaben der **amtlichen Seekarten** des Bundeamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie sind die in den NfS veröffentlichten und im Katalog des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie aufgeführten digitalen und gedruckten Seekarten, für die in den NfS Berichtigungen veröffentlicht werden oder ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht und die zu dem Zeitpunkt, in dem sie in Verkehr gebracht werden, mittels eines Aufdrucks oder einer elektronischen Signatur als auf den letzten Stand berichtigt ausgewiesen sind.

*Up-to-date **official nautical charts** in printed or digital format are those listed in the catalogue of BSH which are kept corrected by the German NfS or by an official digital correction service and which, upon publication, carry a note in printed or digital format confirming that they have been fully corrected.*

Amtliche Seebücher sind die im Katalog des BSH aufgeführten gedruckten und digitalen Bücher, für die vom BSH Berichtigungen veröffentlicht werden oder ein amtlicher digitaler Berichtigungsdienst besteht, wie Seehandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, Handbuch Nautischer Funkdienst, Handbuch Revierfunkdienst, IMO-Standardredewendungen, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), Internationales Signalbuch, Nautisches Jahrbuch, Gezeitentafeln, Handbuch für Brücke und Kartenhaus. Amtliche Seebücher sind ferner sonstige vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als solche bestimmte Bücher (Schiffssicherheitsvorschriften, Schiffssicherheitshandbuch) sowie Seebücher hydrographischer Dienste anderer Staaten.

***Official nautical books** in printed or digital format are those which are listed in the catalogue of BSH and are kept corrected by the BSH or by an official digital correction service, e. g. Sailing Directions, List of Lights, List of Radio Signals, Standard Marine Navigational Vocabulary, International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), International Code of Signals, Nautical Almanac, Tide Tables, Handbuch für Brücke und Kartenhaus (bridge and charthouse manual). The official nautical publications also include other books officially designated as such by the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructur (ship safety requirements and handbook), as well as nautical publications issued by foreign hydrographic services.*

Wer als Eigentümer vorsätzlich oder fahrlässig nicht dafür sorgt, dass sich die vorgeschriebenen nautischen Unterlagen auf der Brücke befinden begeht eine Ordnungswidrigkeit nach § 14 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b) SchSV in Verbindung mit § 13 Abs. 1 Nr. 2 SchSV.

The owner of a vessel whoeither willfully or by negligence, fails to ensure that the required nautical documents are available on the vessel's bridge commits an administrative offence according to Art. 14 para. 1 no. 1 lit. b) SchSV in conjunction with Art. 13 para. 1 no. 2 SchSV.

3 Amtliche Seekarten und Seebücher

Amtliche Seekarten und Seebücher der Bundesrepublik Deutschland werden gemäß § 1 Abs. 10 SeeAufgG vom BSH herausgegeben. Sie werden durch die NfS auf dem neuesten Stand gehalten.

Nachrichten, insbesondere aus wenig befahrenen Seegebieten oder aus Ländern, deren Schifffahrtsorganisation wenig entwickelt ist, gehen beim BSH aber manchmal verspätet oder gar nicht ein bzw. können unvollständig oder fehlerhaft sein. **Eine Gewähr für die Richtigkeit aller Angaben kann deshalb nicht übernommen werden**; vielmehr muss bei der Navigation stets mit der Möglichkeit von unzutreffenden Angaben gerechnet werden. Das gilt auch für die auszugsweise in den Seehandbüchern enthaltenen Vorschriften und Bestimmungen. Falls verschiedene Veröffentlichungen inhaltlich einander widersprechen, sind zunächst die für die Schiffsführung ungünstigsten Angaben anzunehmen.

Amtliche Seekarten und Seebücher hydrographischer Dienste anderer Staaten.
Das BSH kommt seinem gesetzlichen Auftrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und der Abwehr von Gefahren für die Schifffahrt beizutragen, durch die Herausgabe eines für die wichtigen kontinentaleuropäischen Hafenzufahrten an der Nordsee sowie in der Ostsee umfassendes Informationssystem aus Seekarten und Seebüchern nach. Für Seegebiete außerhalb dieses Informationssystems oder solche, für die deutsche Seekarten in ausreichendem Maßstab nicht zur Verfügung stehen, müssen amtliche Seekarten anderer hydrographischer Dienste benutzt werden.

Ebenso müssen in Gebieten, die nicht von deutschen Seebüchern abgedeckt sind, entsprechend amtliche Seebücher anderer hydrographischer Dienste benutzt werden.

Der Katalog des BSH (Bestell-Nr. 2452) erscheint jährlich und wird durch die NfS laufend berichtigt. Um die Ausrüstung des Schiffes mit den für die jeweilige Reise erforderlichen neuesten Ausgaben der amtlichen Seekarten und Seebücher jederzeit sicherzustellen, sollte der neueste Katalog grundsätzlich an Bord mitgeführt und berichtigt werden.

Der Vertrieb der amtlichen Seekarten und Seebücher des BSH sowie der sonstigen nautischen Veröffentlichungen erfolgt über die Vertriebsstellen sowie über den Buchhandel und die Sportboot-Ausrüster. Eine Aufstellung der Vertriebsstellen ist im Katalog enthalten. Die Verkaufspreise sind der Preisliste zum Katalog zu entnehmen.

Angaben über Berichtigung und Vertrieb der **amtlichen Seekarten und Seebücher** und Hinweise für die Berichtigung durch die Benutzer enthält das Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

3 Official Nautical Charts and Books

The official nautical charts and books of the Federal Republic of Germany *are issued by the BSH under Art. 1 para. 10 of the Federal Maritime Responsibilities Act (Seeaufgabengesetz, SeeAufgG). They are kept corrected by the German NfS.*
However, information might be provided to the BSH late, incomplete, or faulty, or no information may be available at all, particularly from sea areas with little vessel traffic or countries with a less developed shipping organization. ***Therefore, the BSH does not accept liability for the correctness of all data;*** *rather, the possibility that data may be incorrect should always be taken into acount in navigation. That applies also to rules and regulations quoted in the nautical books. In the event that contradictory information is provided in different publications, navigation should be based on the least favourable data.*

Official nautical charts and books issued by foreign Hydrographic Offices.
The BSH fulfills its legal obligation concerning the safety and efficiency of navigation and prevention of hazards to shipping by issuing a comprehensive information system which comprises nautical charts and publications covering the most important continental European harbour approaches in the North and Baltic Sea. For sea areas which are not covered by this information system or for which German charts of a suitable scale are not available, the official charts of foreign Hydrographic Offices have to be used.

Likewise, in areas not covered by German nautical publications, the nautical publications of foreign Hydrographic Offices have to be used.

The Catalogue *issued by the BSH (order no. 2452) is published every year and is kept corrected by the German NfS. To ensure that up-to-date issues of the official nautical charts and books required for a particular voyage are available on board a vessel, the latest issue of the catalogue should always be carried on board and kept up-to-date.*

Supply. *The official nautical charts and publications and the BSH's other publications are available through distribution agents, bookshops, and small craft chandlers. The distribution agents are listed in catalogue. Sales prices are given in the price list in catalogue.*

Information about corrections to the official nautical charts and publications and their distribution *as well as advice to users concerning corrections are given in "Handbuch für Brücke und Kartenhaus".*

Internationaler Zeichenschlüssel
Die grundlegenden Prinzipien für das internationale Seekartenwerk sind in den „Chart Specifications of the IHO and Regulations of the IHO for International (INT) Charts“ festgelegt. Die in deutschen Seekarten verwendeten Zeichen und Abkürzungen basieren auf der Karte 1 (INT 1), die ein Teil dieses Regelwerks darstellt.

International chart symbology
The principles of the International Chart Series are laid down in the “Chart Specifications of the IHO and Regulations of the IHO for International (INT) Charts”. Symbols and abbreviations used on German charts are based on Karte 1/ INT 1 which forms part of these regulations.

4 Dienststellen, bei denen die Nachrichten für Seefahrer ausliegen
Agencies where German Notices to Mariners are available for consultation

4.1 DEUTSCHLAND
Einsichtnahme in die Nachrichten für Seefahrer ist bei den Dienststellen des BSH und bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern sowie bei den BSH-Vertriebsstellen möglich.

4.1 GERMANY
The German Nachrichten für Seefahrer (Notices to Mariners) are available for consultation at the BSH offices, the Waterways and Shipping Authorities, and the BSH agencies.

4.2 AUSLAND/*FOREIGN COUNTRIES*

Ägypten/*Egypt:*
El Iskandarîya, Naval Forces, Egyptian Navy Hydrographic Department Shobat al Misaha al Baharia, Ras El Tin

Belgien/*Belgium:*
2000 Antwerpen, Afdeling Maritieme Toegang, Loodsgebouw, Tavernierkaai 3
8400 Oostende, Afdeling Kust, Administratief Centrum, Vrijhavenstraat 3

Brasilien/*Brazil:*
24048 – 900 Niteroi, R. J., Diretoria de Hidrografia e Navegacao, Rua Barão de Jaceguay s/n°

Bulgarien/*Bulgaria:*
9000 Varna, P. O. Box 50, Navy Hydrographic Service

Dänemark/*Denmark:*
2500 Valby, Søfartssyrelsen, Maritim_regulering og besætning, Carl Jacobsens Vej 31
2400 Kopenhagen NV, Geodatastyrelsen, Søkortafdelingen, Rentemestervej 8

Estland/*Estonia:*
15007 Tallinn, Estonian Navy, Juhkentali 58
11413 Tallinn, Estonian Maritime Administration, Valge 4

Finnland/*Finland:*
00520 Helsinki, Finnish Transport Agency, Opastinsilta 12A

Frankreich/*France:*
29200 Brest Cedex, Etablissement Principal du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, 13 rue du Chatellier

Griechenland/*Greece:*
Athen, Hellenic Navy Hydrographic Service, TGN 1040, 229 Mesogeion Str.

Irland/*Ireland:*
Dublin 2, Maritime Safety Policy Division, Department of Transport, Tourism and Sport, Leeson Lane

Israel/*Israel:*
31999 Haifa, The Shipping & Ports Authority, 15 A Pal-Yam Blvd.

Italien/*Italy:*
16134 Genova, Istituto Idrografico della Marina, Passo dell’ Osservatorio 4

Kanada/*Canada:*
Ottawa, Ont. KA1 OE 6 Canadian Hydrographic Service, 615 Booth Street

Kroatien/*Croatia:*
21000 Split, Hydrographic Institute of the Republic of Croatia, Nautical Department, Zrinsko Frankopanska 161

Lettland/*Latvia:*
1048 Riga, Maritime Administration of Latvia, Hydrographic Service, 5 Trijadibas iela

Monaco/*Monaco:*
98011 Monaco Cedex, International Hydrographic Bureau, 4b quai Antoine 1er

Niederlande/*Netherlands:*
2511 CR Den Haag, Dienst der Hydrografie, Koninklijke Marine, Plein 4
2597 PC Den Haag, Frederikkaserne (gebouw 32), Van der Burchlaan 31

Norwegen/*Norway:*
4014 Stavanger, Norwegian Hydrographic Service, Tinngata 8

Polen/*Poland:*
81-301 Gdynia, Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, Ul. Jana z Kolna 8 B

Portugal/*Portugal:*
1249-093 Lisboa Codex, Instituto Hidrográfico, Rua das Trinas 49

Rumänien/*Romania:*
900 218 Constanța, Directia Hidrografica Maritima, Str. Fulgerului 1

Russland/*Russia:*
199 034 St. Petersburg, Glavnoe Oupravlenie Navigatsii i Okeanografii, 8, 11 Liniya, B-34

Schweden/*Sweden:*
60228 Norrköping, Sjöfartsverket Sjökarteenheten, Östra Promenaden 7

Spanien/*Spain:*
11007 Cadiz, Instituto Hidrográfico de la Marina, Plaza San Severiano No. 3

USA/*USA:*
Springfield, VA 22150-7500
National Geospacial-Intelligence Agency, Office of Maritime Safety
7500 Geoint Drive, Springfield VA 22150-7500
Washington, D. C. 20540-4242
Library of Congress, 101 Independence Ave. SE.

Vereinigtes Königreich/*United Kingdom:*
Taunton, Somerset TA1 2DN, UK Hydrographic Office, Admiralty Way

5 Stellen, bei denen Nachrichten für Seefahrer anderer Hydrographischer Dienste ausliegen
Agencies where Notices to Mariners of other Hydrographic Services are available for consultation

5.1 BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE

Neptunalle 5
18057 Rostock
Tel.: +49 (0) 3 81 45 63-5

BE, DK, EE, FI, GB, LV, LT
NL, NO, PL, RU, SE

5.2 ANDERE STELLEN/OTHER AGENCIES

HanseNautic GmbH
Bade & Hornig Eckardt & Messtorff
Herrengraben 31
20459 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 37 48 11-0 (Zentrale)
Fax: +49 (0) 40 37 64 00

DK, EE, ES, FI, FR, GB, NL, NO, SE, TR

Nautischer Dienst
Kapitän Stegmann
Schleuse, Maklerstraße 8
24159 Kiel
Tel.: +49 (0) 4 31 33 17 72
33 23 53
Fax: +49 (0) 4 31 33 17 61

DK, FI, GB, NO, SE

„Seekarte“
Kapitän A. Dammeyer
Korffsdeich 3
vor dem Europahafen
28217 Bremen
Tel.: +49 (0) 4 21 39 50 51
Fax: +49 (0) 4 21 3 96 22 35

CA, DK, FI, GB, NL, NO, IS

6 Abkürzungen/*Abbreviations*

6.1 LÄNDERZEICHEN/*COUNTRIES*

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*	Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
BE	Belgien/*Belgium*	LT	Litauen/*Lithuania*
DK	Dänemark/*Denmark*	LV	Lettland/*Latvia*
EE	Estland/*Estonia*	NL	Niederlande/*Netherlands*
FI	Finnland/*Finland*	NO	Norwegen/*Norway*
FR	Frankreich/*France*	PL	Polen/*Poland*
GB	Vereinigtes Königreich/ *United Kingdom*	RU	Russland/*Russia*
		SE	Schweden/*Sweden*

Quellen ausländischer Hydrographischer Dienste werden in der Regel nur mit der Buchstabenabkürzung des betreffenden Landes gekennzeichnet; andere Abkürzungen für die Ursprungsquelle s. unter **6.2.**
*Sources of foreign Hydrographic Offices are usually denoted by their country codes; for other abbreviations of sources see **6.2.***

6.2 QUELLENANGABEN/*SOURCES OF INFORMATION*

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
BAnz.	Bundesanzeiger/*Federal Legal Gazette*
BGBl.	Bundesgesetzblatt/*Federal Law Gazette*
BG Verkehr	Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft/*BG for Transport and Traffic*
BMEL	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft/*Federal Ministry of Food and Agriculture*
BMI	Bundesministerium des Innern/*Federal Ministry of the Interior*
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/*Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure*
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung/*Federal Ministry of Defence*
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie/*Federal Maritime and Hydrographic Agency*
BSU	Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung/*Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation*
GB TH	Trinity House/*britische Seezeichenbehörde*
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt/*Federal Waterways and Shipping Agency* (vormals/*former* WSD)
IHO	*International Hydrographic Organization*
IMO	*International Maritime Organization*
Krt.	Karte/*Chart*
Lfv.	Leuchtfeuerverzeichnis/*(German) List of Lights*
LKN	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz/*Ministry of Agriculture, Environment and Rural Areas*
MECP	IMO Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt/*Marine Environment Protection Committe*
MSC	IMO Schiffssicherheitsausschuss/*Maritime Safety Committee*
NAVAREA	Warnnachricht aus dem weltweit koordinierten Warnfunksystem/*Navigational warning of the World-Wide Navigational Warning Service*
NF	Nautischer Funkdienst/*(German) List of Radio Signals*
NWN	Nautische Warnnachricht/*Navigational Warning*
SeeA	Seeamt/*Marine Board*
Shb.	Seehandbuch/*Sailing Directions*
VkBl.	Verkehrsblatt/*Gazette of the Federal Ministry of Transport*
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt/*Waterways and Shipping Office*
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion/*Waterways and Shipping Directorate* (seit 1. Mai 2013 GDWS/*since 1 May 2013 GDWS*)

6.3 SONSTIGE ABKÜRZUNGEN/*OTHER ABBREVIATIONS*

Weitere Abkürzungen siehe Karte 1/INT 1/*Additional abbreviations please refer to Karte 1/INT 1*

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
Bem.	Bemerkung(en)/*remark(s)*
Bft	Beaufort (Windstärke)/*wind speed*
BP	Bundespolizei/*Federal Police*
BRZ	Bruttoraumzahl/*gross tonnage (new regulations)*
BSHC	*Baltic Sea Hydrographic Commission*
B. ü. a.	Breite über alles/*extreme beam*
°C	Grad Celsius/*degrees Celsius*
CCME	Central Command for Maritime Emergencies Germany/*Havariekommando*
COLREG	Collision Regulations/*Kollisionsverhütungsregeln*
DWD	Deutscher Wetterdienst/*German National Weather Service*
E	Ost (geogr. Länge)/*East (longitude)*
ECA	*Emission Control Areal*/Emissions-Überwachungsgebiet
ECDIS	*Electronic Chart Display and Information System*/Elektronisches Seekartendarstellungs- und Informationssystem
ENC	*Electronic Navigational Chart*/Datensatz nach dem Standard S-57 der IHO für ECDIS-Anlagen
ETA	*Estimated time of arrival*/Voraussichtliche Ankunftszeit
ETD	*Estimated time of departure*/Voraussichtliche Abfahrtszeit
Forts.	Fortsetzung/*continuation*
geogr.	geographisch/*geographical*
GMDSS	*Global Maritime Distress and Safety System*/Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem
GNSS	*Global Navigation Satellite Systems*/Weltweites Satelliten-Navigationssystem
GT	*gross tonnage (new regulations)*/Bruttoraumzahl
GZ	Gesetzliche Zeit/*local time*
Hb.	Handbuch/*handbook*
Hilfs-F.	Hilfsfeuer/*auxiliary light(s)*
HK	Havariekommando/*Central Command for Maritime Emergencies Germany*
hPa	Hektopascal
HSC	*High Speed Craft*/Hochgeschwindigkeitsfahrzeug
Hz	Hertz/*cycles per second*
IALA	*International Association of Lighthouse Authorities*
IAMSAR	*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue*
INMARSAT	*International Maritime Satellite Organization jetzt: International Mobile Satellite Organization*
in	*inch*/Zoll
ISPS-Code	*International Ship and Port Facility Security Code*
kHz	Kilohertz/*kilo-cycles per second*
km^2	Quadratkilometer/*square kilometre*
km/h	Kilometer durch Stunde/*kilometres per hour*
KüFuSt	Küstenfunkstelle/*coast radio station*
KVR	Kollisionsverhütungsregeln/*Collision Regulations*
Lcht-Fl.	Leuchtfloß/*light-float*
Lcht-Tn.	Leuchttonne/*light-buoy*
L. ü. a.	Länge über alles/*overall length*
MARPOL	*Marine Pollution Convention*/Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe
MERAC	*Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre*/Maritimes Lagezentrum
MEZ	Mitteleuropäische Zeit/*Central European Time*
MESZ	Mitteleuropäische Sommerzeit/*Central European Summer (daylight-saving) Time*
MHz	Megahertz/*mega-cycles per second*
MLZ	Maritimes Lagezentrum/*Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre*
MMSI	*Maritime Mobile Service Identity code*/Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes
MOZ	Mittlere Ortszeit/*local mean time*
MRCC	*Maritime Rescue Coordination Centre*/Such- und Rettungsleitstelle
MS	Motorschiff/*motor-vessel*
m/s	Meter durch Sekunde/*metres per second*
MTH	Mittlerer Tidenhub/*mean range*
N, N-lich	Nord, nördlich/*North, northern, northerly*
NAP	Normal Amsterdamer Pegel (Bezugsebene in den Niederlanden/*Reference level in the Netherlands)*
ND	Natriumdampflampe (gelb)/*sodium vapour lamp (yellow)*
Nenn-Tw.	Nenntragweite/*nominal range*
NN	Normal Null/*ordnance datum*

Abkürzung/*abbreviation*	Bedeutung/*meaning*
NRT	Nettoregistertonnen/*net tonnage (traditional measurement)*
NRZ	Nettoraumzahl/*net tonnage (new regulations)*
NSHC	*North Sea Hydrographic Commission*
NT	*net tonnage (traditional measurement)*/Nettoregistertonnen
O, O-lich	Ost, östlich/*East, eastern, easterly*
OWP	Offshore-Windpark/*Offshore Wind farm*
Rcht-L.	Richtlinie/*leading line*
RF	Revierfunkdienst/*port operation and pilot service by radio*
RT	Registertonne/*register ton*
S, S-lich	Süd, südlich/*South, southern, southerly*
S.	Seite/*page*
SchBesV	Schiffsbesetzungsverordnung/*Manning Scale*
SchOEms	Schifffahrtsordnung Emsmündung/*Ems Estuary Shipping Ordinance*
SchSG	Schiffssicherheitsgesetz/*Ship Safety Act*
SchSV	Schiffssicherheitsverordnung/*Ordinance for the Safety of Seagoing Ships*
SeeAnlV	Seeanlagenverordnung/*Marine Facilities Ordinance*
SeeFuSt	Seefunkstelle/*ship radio station*
SeeSchStrO	Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung/*Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways*
sm	Seemeile(n)/*nautical mile(s)*
SMCP	Standard Marine Communication Phrases
sm/h	Seemeilen durch Stunde/*nautical miles per hour*
Suppl.	*Supplement*/Nachtrag
tdw	*tons deadweight*/Tragfähigkeit
Tn.	Tonne/*buoy*
Tw.	Tragweite/*range (of a light)*
UKW	Ultrakurzwelle/*very high frequency*
UTC	*Universal Time Coordinated*/Koordinierte Weltzeit
UVV See	Unfallverhütungsvorschriften/*Accident Prevention Regulations for Companies Engaged in Shipping*
W, W-lich	West, westlich/*West, western, westerly*
WEA	Windenergieanlage/*wind turbine*
WEND	*Worldwide Electronic Navigational Chart Database*
WSP	Wasserschutzpolizei/*Waterway Police*
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung/*Federal Waterways and Shipping Administration*

6.4 SEEBÜCHER DES BSH/*BSH NAUTICAL BOOKS*

6.4.1 Seehandbücher/*Sailing Directions*

Bestell-Nr./*part no.*	Bedeutung/*meaning*
20001	Handbuch für Brücke und Kartenhaus
20005	Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord
2001	Ostsee-Handbuch, östlicher Teil
2002	Ostsee-Handbuch, westlicher Teil
20031	Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil
20034	Sailing Directions Baltic Sea, Southwestern Part
20061	Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil
20064	Sailing Directions North Sea, Southeastern Part
2007	Nordsee-Handbuch, südlicher Teil
2009.	Handbuch Dänemark und Westküste Schweden

6.4.2 Leuchtfeuerverzeichnis/*List of Lights*

Bestell-Nr./*part no.*	Bedeutung/*meaning*
40011	Mittlere und östliche Ostsee
40012	Nördliche Ostsee
4002	Westliche Ostsee und Ostseezufahrten
4003	Östliche Nordsee

6.4.3 Nautischer Funkdienst/*List of Radio Signals*

Bestell-Nr./*part no.*	Bedeutung/*meaning*
5000	Handbuch Nautischer Funkdienst
5001	Handbuch Revierfunkdienst

6.4.4 Sonstige Seebücher nach der SchSV/*other nautical books according to SchSV*

Bestell-Nr./*part no.*	Bedeutung/*meaning*
20032	Naturverhältnisse Ostsee
20062	Naturverhältnisse Nordsee und Englischer Kanal
2010	Winterbetonnung der deutschen Küstengewässer
2011	VTS Guide Germany
2113	IMO-Standardredewendungen
2115	Gezeitentafeln, Europäische Gewässer
2119	Nachrichten für Seefahrer
2160	Internationales Signalbuch
2175	Nautisches Jahrbuch, Ephemeriden und Tafeln
2345	Atlas der Gezeitenströme für die Nordsee, den Kanal und die Britischen Gewässer
2346	Atlas der Gezeitenströme in der Deutschen Bucht
2420	Monatskarten für den Nordatlantischen Ozean
2421	Monatskarten für den Südatlantischen Ozean
2422	Monatskarten für den Indischen Ozean

Zusammenstellung der in dieser Ausgabe aufgeführten Karten und Seehandbücher
Summary of charts and Sailing Directions affected in this issue

Teil 1 – Deutsche Karten/*Part 1 – German Charts*

(21) 2	(17) 24	(21) 44	(16) 162	(16) 1621
(16) 15	(17) 25	T (21) 48	(16) 163	(16) 1671
(16) 16	(16) 32	(16) 54	(22) 244	(16) 1672
(17) 19	(16) 33	(21) 106	(22) 246	
(17) 22	(16) 36	(11) 151	(16) 1513	

Teil 1 A – Britische Karten/*Part 1 A – British Admiralty Charts*

Admiralty Chart No.	Notices	Admiralty Chart No.	Notices	Admiralty Chart No.	Notices
(11) GB 2278	5398	(12) GB 887	5450		
(12) GB 811	5401T	(12) GB 888	5450		
(12) GB 820	5401T	(22) GB 125	5433P		

Teil 2 – Deutsche Seehandbücher/*Part 2 – German Sailing Directions*

2009 Dänemark u. W-Küste Schweden 2013
5001 Hb. Revierfunkdienst 2013

Kartenberichtigungen/*Corrections to Charts*

Teil 1 – Deutsche Karten/*Part 1 – German Charts*

★ (11) 151 (BSH N2) 1/14
Letzte NfS 49/13 NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

(16) 15 **Haderslev Fjord** (DK 49/1318/13; DK Havnelods)
Letzte NfS 24/13 **Plan A** 1/14
Ersetze
Replace *Rinne/Channel 6,0m* durch/*by* *Rinne/Channel 5,0m* 55° 16,8' N 009° 40,3' E
55° 16,9' N 009° 37,3' E
55° 16,3' N 009° 35,8' E
55° 14,9' N 009° 32,5' E

Tiefe *6* durch Tiefe *5*
depth 6 by depth 5 55° 15,08' N 009° 30,48' E

Plan E
Streiche
Delete ——————— zwischen/*between* 55° 15,04' N 009° 30,20' E
55° 15,03' N 009° 30,21' E

Ersetze Tiefe *6* durch Tiefe *5*
Replace *depth 6 by depth 5* 55° 15,048' N 009° 30,262' E
55° 15,093' N 009° 30,393' E
55° 15,062' N 009° 30,473' E
55° 15,095' N 009° 30,532' E

(49/12 – T (16) 15 aufgehoben/*cancelled*)

(16) 16 **Haderslev Fjord** (DK 49/1318/13) 1/14
INT 1375
3003
Letzte NfS 42/13
Ersetze *Rinne betonnt* *Rinne betonnt*
Replace *Channel buoyed 6,0m* durch/*by* *Channel buoyed 5,0m* 55° 16,8' N 009° 37,6' E

Hfn. 6,0m durch/*by* *Hfn. 5,0m* 55° 14,7' N 009° 29,5' E

★ (16) 32 (BSH N2) 1/14
INT 1359
Letzte NfS 49/13 NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

★ (16) 33 (BSH N2) 1/14
INT 1364
Letzte NfS 49/13 NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

★ (16) 36 **Warnemünde** (WSA Stralsund 183/13) 1/14
INT 1352
Letzte NfS 30/13
Trage ein
Insert

54° 11,61' N 012° 03,29' E

und/*and* mit 1,6 kbl Radius *with 1.6 cables radius* 54° 11,56' N 012° 03,29' E

und/*and* S-lich *southwards* 54° 10,97' N 012° 03,38' E

(19/11 – T (16) 36 aufgehoben/*cancelled*)

(16) 54 **Haderslev** (DK 49/1318/13) 1/14
INT 1303
Letzte NfS 51/13
Ersetze
Replace

Hfn. 6,0m durch/*by* *Hfn. 5,0m* 55° 15,7' N 009° 31,5' E

★ (16) 162 **Glowe** (WSA Stralsund 06.12.2013) 1/14
INT 1342
3006
Letzte NfS 46/13
Ersetze
Replace

Hfn. 3,6m durch/*by* *Hfn. 3,0m* 54° 33,8' N 013° 29,0' E

★ (16) 163 **Warnemünde** (WSA Stralsund 183/13) 1/14
INT 1351
3005
Letzte NfS 48/13
Trage ein
Insert

54° 11,61' N 012° 03,29' E

und/*and* mit 1,6 kbl Radius *with 1.6 cables radius* 54° 11,56' N 012° 03,29' E

und/*and* S-lich *southwards* 54° 10,97' N 012° 03,38' E

(19/11 – T (16) 36 aufgehoben/*cancelled*)

★ (16) 1513 **Achterwasser** (WSA Stralsund 181/13) 1/14
3006
Letzte NfS 22/13
Trage ein
Insert

54° 00,26' N 013° 54,29' E

(19/11 – T (16) 1513 aufgehoben/*cancelled*)

★ (16) 1621 **Glowe** (WSA Stralsund 06.12.2013) 1/14
3006
Letzte NfS 46/13
Ersetze
Replace

Hfn. 3,6m durch/*by* *Hfn. 3,0m* 54° 34,56' N 013° 28,10' E

★ (16) 1671
INT 1354
Letzte NfS 51/13
Trage ein
Insert

Warnemünde (WSA Stralsund 183/13) 1/14

Q
RAD N 54° 11,61' N 012° 03,29' E

Fl
ODAS und/*and* mit 1,6 kbl Radius
with 1.6 cables radius 54° 11,58' N 012° 03,29' E

IMK N 54° 10,97' N 012° 03,38' E

zwischen/*between* 54° 10,64' N 012° 03,16' E
54° 10,93' N 012° 03,11' E

und weiter als Kreisbogen
mit 1,6 kbl Radius N-lich um
and forward as an arc of a circle
with 1.6 cables radius northwards centred 54° 10,94' N 012° 03,38' E
bis/*to* 54° 10,96' N 012° 03,66' E

zwischen/*between* 54° 10,96' N 012° 03,66' E
54° 10,68' N 012° 03,71' E

★ (16) 1672
INT 1355
Letzte NfS 50/13
Trage ein
Insert

Warnemünde (WSA Stralsund 183/13) 1/14

Q
RAD N 54° 11,614' N 012° 03,286' E

Fl
ODAS und/*and* mit 1,6 kbl Radius
with 1.6 cables radius 54° 11,585' N 012° 03,290' E

IMK N 54° 10,971' N 012° 03,377' E

zwischen/*between* 54° 10,64' N 012° 03,16' E
54° 10,93' N 012° 03,11' E

und weiter als Kreisbogen
mit 1,6 kbl Radius N-lich um
and forward as an arc of a circle
with 1.6 cables radius northwards centred 54° 10,94' N 012° 03,38' E
bis/*to* 54° 10,96' N 012° 03,66' E

zwischen/*between* 54° 10,96' N 012° 03,66' E
54° 10,68' N 012° 03,71' E

Messgeräte/Gauges in dem Gebiet/*in the area*

(19/11 – T (16) 1672 aufgehoben/*cancelled*)

(17) 19
INT 1380
Letzte NfS 49/13
Trage ein
Insert

SW-lich Skødshoved. Issehoved Rev (DK 49/1325, 1326/13) 1/14

Fl(5)Y.20s
Mess-G. 56° 10,11' N 010° 20,13' E

56° 00,2' N 010° 34,4' E

(17) 22 **Hundested** (DK 49/1320/13) 1/14
Letzte NfS 38/13

Plan D
Trage ein Tiefe 4_5
Insert *depth* 4_5 55° 57,89' N 011° 50,54' E
(5/13 – T (17) 22 aufgehoben/*cancelled*)

(17) 24 **Issehoved** (DK 49/1326/13) 1/14
INT 1302
Letzte NfS 51/13
Trage ein
Insert 56° 00,2' N 010° 34,4' E

★ (17) 25 (BSH N2) 1/14
INT 1301
Letzte NfS 49/13 NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

★ (21) 2 **W-lich Hohewegrinne** (WSA Bremerhaven, Peilplan) 1/14
INT 1456
3011, 3014, 3015
Letzte NfS 51/13
Trage ein Tiefe 14_7 und streiche Tiefe 15_4 dicht dabei
Insert *depth* 14_7 *and delete depth* 15_4 *close by* 53° 47,56' N 008° 08,47' E

Tiefe 14_1 und streiche Tiefe 14_4 dicht dabei
depth 14_1 *and delete depth* 14_4 *close by* 53° 46,77' N 008° 09,56' E

Tiefe 13_6 und streiche Tiefe 14_1 dicht dabei
depth 13_6 *and delete depth* 14_1 *close by* 53° 46,33' N 008° 10,04' E

★ (21) 44 (BSH N2) 1/14
INT 1452
Letzte NfS 47/13 NEUE AUSGABE/*NEW EDITION*

★ T (21) 48 **Mühlenberger Loch** (WSA Hamburg 68(T)/13) 1/14
INT 1455
3010 **Plan A**
Letzte NfS 44/13
Verlege
Relocate

Oc(2)R.9s
EZ 4 nach/*to* 53° 32,739' N 009° 47,660' E

EZ 6 nach/*to* 53° 32,631' N 009° 47,692' E

EZ 8 nach/*to* 53° 32,499' N 009° 47,755' E

Fl.G.4s
EZ 7 nach/*to* 53° 32,500' N 009° 47,717' E

★ (21) 106 **Süderoogsand** (WSA Tönning 187/13) 1/14
3013
Letzte NfS 51/13
Trage ein
Insert 54° 25,26' N 008° 28,49' E

(22) 244 **IJmuiden-Ansteuerung** (NL 50/528/13) 1/14
INT 1418
Letzte NfS 50/13

Streiche
Delete

Traffic Centre IJmuiden
Ch 7

52° 35,9' N 004° 05,8' E
52° 32,9' N 004° 30,9' E
52° 31,2' N 003° 56,3' E
52° 29,7' N 004° 24,6' E
52° 24,8' N 004° 25,9' E

IJmuiden Port Control
Ch 61

52° 32,8' N 004° 30,1' E
52° 24,5' N 004° 26,5' E
52° 27,8' N 004° 24,1' E

Ersetze
Replace

Traffic Centre IJmuiden
Ch 7

durch/*by*

IJmuiden Port Control
Ch 61

52° 39,74' N 004° 28,69' E
52° 19,44' N 004° 18,49' E

Traffic Centre IJmuiden
Ch 7

durch/*by*

IJmuiden Approach
Ch 7

52° 35,56' N 004° 04,55' E
52° 26,62' N 003° 54,82' E

Traffic Centre IJmuiden
Ch 7

durch/*by*

IJmuiden Approach
Ch 7

52° 29,23' N 003° 43,56' E

Anmerkung: Richtung der Pfeile unverändert
Remark: Arrows pointing unchanged

Radar Range TRAFFIC CENTRE IJMUIDEN (VHF 7) durch/*by*
Radar Range IJMUIDEN PORT CONTROL (VHF 61) 52° 38,20' N 004° 21,80' E

Trage ein
Insert

IJmuiden Port Control
Ch 61

Pfeil in Richtung 280°
arrow pointing 280°

52° 30,93' N 004° 13,24' E

IJmuiden Port Control
Ch 61

Pfeil in Richtung 100°
arrow pointing 100°

52° 28,96' N 004° 12,71' E

(22) 246 **IJmuiden-Ansteuerung** (NL 50/528/13) 1/14
INT 1416
Letzte NfS 49/13

Ersetze
Replace

Traffic Centre IJmuiden
Ch 7

durch/*by*

IJmuiden Port Control
Ch 61

52° 19,44' N 004° 18,49' E

Anmerkung: Richtung des Pfeils unverändert
Remark: Arrow pointing unchanged

Teil 1 A – Britische Karten/*Part 1 A – British Admiralty Charts*

Dieser Abschnitt enthält Abdrucke für Kartenberichtigungen nach den Admiralty Notices to Mariners, die vom UK Hydrographic Office (UKHO) herausgegeben wurden. Ergänzende Hinweise und die vollständige Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten siehe Beilage in NfS-Ausgabe 1/2014.
This part contains reprints of corrections to charts published in the Admiralty Notices to Mariners issued by the UK Hydrographic Office (UKHO). More information and the complete list of sea areas and charts related to them is provided in Enclosure NfS issue 1/2014.

Seegebiet/*Sea area*
⇓

5398 RUSSIA - Baltic Sea Coast - Kaliningradskiy Morskoy Kanal - Povorot Izhevskiy Eastwards - Lights. Lights in line. Submarine cable.
Light List Vol. C, 2013/14, 3105.5, 3105.51, 3105.59, 3105.591, 3105.6, 3105.61
Source: Russian Notices 44/6718/13, 45/6881/13 and 48/7400/13

(11) **Chart 2278 (panel B, Kaliningradskiy Morskoy Kanal)** [*previous update 3610/13*] PULKOVO 1942 DATUM

Insert the accompanying block, showing new lights and amendments to lights in line and submarine cable, centred on: 54° 41′·29N., 20° 11′·30E.

(11) **Chart 2278 (panel C, Continuation of Kaliningradskiy Morskoy Kanal)** [*previous update 3610/13*] PULKOVO 1942 DATUM

Insert the accompanying block, showing new lights and amendments to lights in line and submarine cable, centred on: 54° 41′·27N., 20° 11′·40E.

5450 SWEDEN - East Coast - Ålandskobb S and Siarö NW - Buoyage.
Source: Swedish Notice 471/9118/13

(12) **Chart 887 (INT 1775)** [*previous update 4493/13*] WGS84 DATUM

Replace with *Q.G* 59° 41′·22N., 18° 59′·44E.

Replace with *Fl.R.3s* 59° 33′·80N., 18° 38′·31E.

(12) **Chart 888 (INT 1776)** [*previous update 4784/13*] WGS84 DATUM

Replace with *Q.G* 59° 41′·22N., 18° 59′·44E.

5401(T)/13 SWEDEN - East Coast - Stockholm - Saltsjön - Danvikskanalen - Signal station. Lights. Bridge.

Source: Swedish Notice 471/9136(T)/13

1. The signal station lights at the entrance to Danvikskanalen (59° 18′·92N., 18° 06′·41E.) are temporarily extinguished and Danviksbron bridge (59° 18′·82N., 18° 06′·28E.) is temporarily unmanned.
2. Vessels should monitor VHF Channels 12 and 16 for the latest information.
(All positions are referred to WGS84 Datum)

(12) **Charts affected - 811 (INT 1239) - 820 (INT 1238)**

5433(P)/13 NETHERLANDS - Approaches to IJmuiden - Vessel traffic service.

Source: Netherlands Notice 48/517(P)/13

1. There are changes to the IJmuiden Vessel Traffic Service (VTS) procedures which will be implemented at 0000 UTC on 15 December 2013.
2. Charts will be updated by Notice to Mariners when full details are known.

(22) **Charts affected - 125 (INT 1469) - 1631 (INT 1418)**

Handbuchberichtigungen/*Corrections to Sailing Directions*

Teil 2 – Deutsche Seehandbücher/*Part 2 – German Sailing Directions*

(Gültig bis zur nächsten Ausgabe)
(Valid till next edition)

2009 Dänemark u. W-Küste Schweden 2013

S. 297. **Engstellen** (Fortsetzung). Klappbrücke Dalbobron, ersetze alle Angaben durch:

Klappbrücke Dalbobron
Abmessungen der Durchfahrt
Höhe 16,5 m
Breite 29,5 m im geschlossenen Zustand

(SE 473/7029/13) 1/14

5001 Hb. Revierfunkdienst 2013

S. 137. **IJmuiden-North Sea Canal-Amsterdam.** Verkehrssicherung und -überwachung, Schiffsverkehrsdienst, VTS Haven Amsterdam (Ansteuerung), Kontakt, ersetze alle Angaben und die Berichtigung 50/13 durch:

Kontakt

Ruf	siehe Frequenz
Frequenz	UKW-Kanal 07 (Erstkontakt; Ruf IJmuiden Approach) 61 (Ruf IJmuiden Port Control)
Telefon	+31 (0) 2 55 52 39 34 20 5 23 47 78 56 45 00 (Lotsenanforderung) 6 23 91 30, 5 23 47 62 (Gefahrgutmeldung)
Telefax	+31 (0) 2 55 53 25 35 (Lotsenanforderung) 20 5 23 48 00 6 26 62 15 (Gefahrgutmeldung)
E-Mail	pivts@portofamsterdam.nl pilots.amsterdam@loodswezen.nl (Lotsenanforderung) gsm@portofamsterdam.nl (Gefahrgutmeldung)

(NL 50/527/13) 1/14

S. 138. **IJmuiden-North Sea Canal-Amsterdam.** Lotsen, Kontakt, ersetze alle Angaben und die Berichtigung 50/13 durch:

Kontakt

Ruf	siehe Frequenz
Frequenz	UKW-Kanal 07 (ETA IJmuiden-Amsterdam und Den Helder; Ruf IJmuiden Approach) 04 (ETD nur IJmuiden-Amsterdam; Ruf Amsterdam Port Control)
Telefon	+31 (0) 2 55 56 45 00 (Anforderung) 56 45 03 (Versetzdienst)
Telefax	+31 (0) 2 55 53 25 35 (Anforderung)
E-Mail	pilots.amsterdam@loodswezen.nl

(NL 50/527/13) 1/14

Katalogberichtigungen/*Corrections to Catalogue*

Teil 3 – Deutscher Katalog/*Part 3 – German Catalogue*

Berichtigungen zum Katalog Seekarten und Bücher, 45. Ausgabe 2014 sowie Hinweise auf berichtigte Nachdrucke und beabsichtigte Neuausgaben von Karten.
Corrections to the catalogue of nautical charts and books, 45th edition 2014 and information about Small Corrections and planned New Editions of charts.

Karte/*chart* Buch-Nr. *book No.*	Titel/Maßstab/Grenzen/Bemerkungen *title/scale/limits/remarks*	Datum *date*	Seite *page*
	Neue Ausgaben/*New Editions*		
(11) 151	Arkona bis Kołobrzeg (Kolberg), 1 : 150 000 ISBN 978-3-86987-545-3	2013, XII.	39
(16) 32 INT 1359	Falshöft bis Holtenau, 1 : 50 000 ISBN 978-3-86987-555-2	2013, XII.	35
(16) 33 INT 1364	Ansteuerung der Kieler Förde, 1 : 12 500 ISBN 978-3-86987-554-5	2013, XII.	35
(17) 25 INT 1301	Kattegat, nördlicher Teil, 1 : 200 000 Plan: A Ansteuerung von Frederikshavn, 1 : 50 000 B Hafen von Skagen, 1 : 12 500 C Hafen von Frederikshavn, 1 : 12 500 ISBN 978-3-86987-531-6 Streiche bisherige Pläne *Delete former plans*	2013, XII.	28, 29
(21) 44 INT 1452	Elbmündung, 1 : 50 000 ISBN 978-3-86987-547-7	2013, XII.	25
	Beabsichtigte Neue Ausgaben/*New Editions scheduled for Publication*		
	Die Karten erscheinen innerhalb der nächsten 2 bis 6 Wochen. *The charts will be published within the next 2 to 6 weeks.*		
	Karten für die Klein- und Sportschifffahrt (Ausgabe 2014)/*Small craft charts (Edition 2014)*		
3004	Kieler Förde, rund Fehmarn, Lübecker Bucht	–	–

Teil 3 A – Britische Veröffentlichungen innerhalb des Bearbeitungsgebietes des BSH
Part 3 A – New Editions of Admiralty Charts and Publications Within the BSH's Responsibility

Dieser Abschnitt enthält Abdrucke von neuen britischen Veröffentlichungen innerhalb des Bearbeitungsgebietes des BSH gemäß den Admiralty Notices to Mariners, die vom UK Hydrographic Office (UKHO) herausgegeben wurden.
This part contains reprints of New Editions of Admiralty Charts and Publications within the BSH's responsibility according to the Admiralty Notices to Mariners issued by the UK Hydrographic Office (UKHO).

ADMIRALTY CHARTS AND PUBLICATIONS NOW PUBLISHED AND AVAILABLE

NEW EDITIONS OF ADMIRALTY CHARTS AND PUBLICATIONS

Admiralty Charts 26 December 2013

Chart	*Title, limits and other remarks*	*Scale*	*Folio*	*2014 Catalogue page*
⊙3440	International Chart Series, Finland – Southwest Coast, Saaristomeri,		11	36
INT1158	Turku and Approaches.	1:20,000		
	Ⓐ Naantali (Nådendal).	1:10,000		
	Ⓑ Pansio.	1:5,000		
	Ⓒ Kanavaniemi.	1:10,000		
	Includes changes to fairway swept depth information and changes to coastline. (A modified reproduction of INT1158 published by Finland).			

⊙ denotes chart available in the ARCS series.

Inhalt – Teil 4 Mitteilungen

Contents – Part 4 Notifications

Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)	4.3	*Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)*
Führen von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge nach den Kollisionsverhütungsregeln (KVR)	4.6	*Use of "Not Under Command" (NUC) signals of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS)*
Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern	4.7	*Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces*
Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine	4.9	*Lights used by aircraft of the Federal German Navy*
Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meerestechnischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Windparks)	4.9	*Preventive shipboard measures for the protection of offshore installations and structures, wind farms*
Deutschland. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen nach § 11 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung-SeeAnlV) und Regelungen zum Befahren einer Sicherheitszone nach § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR)	4.10	*Germany. Wind farms. Safety zones established under Art. 11, Seeanlagenverordnung (SeeAnlV – Marine Facilities Ordinance) and regulations concerning navigation in a safety zone under Art. 7, para. 3, of the Ordinance on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (VO-KVR)*
Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten; Wetterroutenberatung	4.11	*Reception and evaluation of weather reports; weather routeing*
Richtlinien für die Überwachung von Schiffsstabilität und Anwendung der Stabilitätsunterlagen im Bordgebrauch	4.12	*Guidelines for the Onboard Management of Stability and using the stability information on board*
Verkehr von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen	4.13	*Operation of high speed craft*
Transport von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland	4.13	*Transport of fissile materials and large sources through the Territorial Waters of the Federal Republic of Germany*
Ausstellung von Flaggenzertifikaten	4.14	*Issuance of Flag Certificates*
Verpflichtung zur Auskunftserteilung	4.14	*Obligation to provide information*
Wachdienst auf Seeschiffen. Besetzung des Ausgucks. Benutzung des Wachalarms	4.15	*Watchkeeping on seagoing vessels. Manning of the lookout. Use of the bridge navigational watch alarm system*
Gefahren bei Manöverabsprachen über UKW	4.15	*Dangers in the use of VHF radio in collision avoidance*
Fehlalarme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)	4.16	*False distress alarms in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*
Funktagebuch. Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die aufgrund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sind. Übrige Sprech-Seefunkstellen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind	4.16	*Radio logbook. Radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radiocommunication equipment in accordance with the SOLAS Convention. Other marine radiotelephone stations required to keep a marine logbook*
Mitführen des Bands III des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR-MANUAL) an Bord von Schiffen	4.16	*Carriage of Volume III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual) on board ships*
IMO-Standardredewendungen für die Seefahrt (IMO Standard Marine Communication Phrases [SMCP])	4.17	*IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP)*
Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern	4.17	*Recommendations for the Helicopter Transfer of Marine Pilots*

Deutschland. Ausrüstung mit nautischen Unterlagen nach der Schiffssicherheitsverordnung	4.17	*Germany. Carriage of nautical publications according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships)*
Deutschland. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) und der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO)	4.18	*Germany. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entring Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschifffahrtsstraßenordnung – "SeeSchStrO")*
Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)	4.23	*Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)*
Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS)	4.24	*Automatic Identification System (AIS)*
Ausrüstungspflicht mit Schiffsdatenschreibern (VDR)	4.26	*Mandatory carriage of Voyage Data Recorders (VDR)*
Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen. Hinweise zu Anomalien in der Anzeige	4.29	*Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels. Note to display anomalies*
ECDIS-Datendienst	4.31	*ECDIS Data Service*
GNSS – Global Navigation Satellite Systems	4.32	*GNSS – Global Navigation Satellite Systems*
Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS)	4.32	*Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS)*
Deutschland. Umstellung des Seekartennulls mit Bezug auf den niedrigstmöglichen Gezeitenwasserstand (SKN-LAT) in den amtlichen Seekarten der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen	4.34	*Germany. Change to Lowest Astronomical Tide (LAT) as Chart Datum for the official nautical charts of the Federal Republic of Germany completed*
Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme	4.35	*Notification of mandatory ship reporting systems adopted by IMO*
Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme außerhalb der Küstenmeere	4.36	*Notification of mandatory ships' routeing systems adopted by IMO outside the territorial seas*
Bekanntmachung über die von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete	4.36	*Notification of traffic separation schemes adopted by IMO*
Ostsee. Empfehlung der Kommission der Lotsenverwaltungen	4.40	*Baltic Sea. Recommendation of the Baltic Pilotage Authorities Commission*
Ostsee. Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadetrenden). Warnung	4.41	*Baltic Sea. Safe navigation in the Kadetrenden (Kadetrinne). Warning*
Panama. Beachtung der Regeln für das Befahren des Panamakanals	4.43	*Panama. Compliance with the rules for transiting the Panama Canal*
Kanada. Teilnahme an Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in den kanadischen Gewässern N-lich 60° N	4.43	*Canada. Participation in the Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in Canadian waters north of 60° N*
Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe	4.43	*Piracy and armed robbery against ship*
IMB Piracy Reporting Centre	4.45	*IMB Piracy Reporting Centre*
MARPOL 73/78 – Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen	4.46	*MARPOL 73/78 – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto*
Deutschland. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten	4.46	*Germany. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises*
Deutschland. Ostsee. Zeitweilige Messgeräte	4.47	*Germany. Baltic Sea. Temporary measuring instruments*
Nautischer Informationsdienst. Seebücher	4.48	*Navigational Information Service. Nautical Books*

★ **Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)**
(Siehe NfS-Heft 1/2013)

Vorbemerkung
Der Handel über See ist für viele Staaten von grundlegender Bedeutung, denn der wirtschaftliche Wohlstand hängt ganz entscheidend von der Fähigkeit ab, Handel zu treiben. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist wiederum die Freiheit der Schifffahrt. Die Fähigkeit der NATO mit der Handelsschifffahrt zusammenzuarbeiten, wird als „Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)" bezeichnet. NCAGS umfasst Taktiken und Verfahren, die immer dort Anwendung finden, wo die Einsätze von Seestreitkräften Auswirkungen auf die Handelsschifffahrt haben können oder wo die Handelsschifffahrt Teil des militärischen Auftrags ist. NCAGS bildet die Schnittstelle zwischen beiden Interessenträgern.

Einführung
NCAGS bietet der Handelsschifffahrt Zusammenarbeit, Beratung und Anleitung. Sie unterstützt den Maritimen Befehlshaber (Maritime Commander) bei der Erfüllung seines Auftrags mit dem Ziel, die Sicherheit und den Schutz für Handelsschiffe zu steigern.

Effekte
NCAGS trägt zu folgenden Effekten bei:

1. Bewegungsfreiheit der Seestreitkräfte
2. Militärische Entscheidungsfindung
3. Effektiver und effizienter Einsatz militärischer Mittel
4. Wirtschaftlicher Wohlstand der Staaten sowie internationale Stabilität
5. Freier Seehandel im Einsatzgebiet
6. Vertrauen der Handelsschifffahrt in militärische Einsätze

Rahmenbedingungen
NCAGS findet bei NATO-Einsätzen in Zeiten von Spannungen, Krisen bis hin zum Krieg und bei Einsätzen unter UN-Mandat Anwendung. Die Teilnahme der Handelsschifffahrt an NCAGS-Einsätzen erfolgt normalerweise auf freiwilliger Basis. Unter besonderen Umständen kann der Befehlshaber der Schifffahrt Anweisungen erteilen, um z. B. zum Schutz lebenswichtiger Güter Konvois zu formieren.

Auslösung
Einsätze von Seestreitkräften mit Einbindung der Handelsschifffahrt erfordern NCAGS.
Die Grenzen des Einsatzgebiets der Seestreitkräfte werden vom nautischen Warndienst „Worldwide Navigational Warning Service" (WWNWS) der IHO bekanntgegeben.

Die multinational besetzte NCAGS-Organisation verschafft dem Befehlshaber einen Überblick über alle den Seehandel betreffenden Belange innerhalb eines Einsatzgebiets. Darüber hinaus bietet NCAGS allen Handelsschiffen Anleitung und Beratung und stellt den Informationsaustausch sicher. Die Teilnahme an diesem Informationsaustausch wird allen Schiffen, die das Einsatzgebiet durchfahren, dringend emp-

★ *Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)*
(See NfS issue 1/2013)

Preliminary remark
Maritime trade is of fundamental interest to nations; Economic wealth depends on the ability to trade, which in turn depends upon freedom of navigation. NATO's capability for operations involving merchant shipping is Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS), with its associated tactics, techniques and procedures. Maritime operations frequently affect merchant shipping. Similarly merchant shipping may impact maritime operations or be involved in support of the Maritime Commander's mission. NCAGS is the interface between both stakeholders.

Introduction
NCAGS is the provision of cooperation, guidance, advice and assistance to merchant shipping in support of the Maritime Commander's mission and to enhance the safety and security of merchant ships.

Effects
NCAGS enhances and contributes primarily to the following effects:
1. *Maritime Commander's freedom of manoeuvre*
2. *Maritime Commander's decision-making process*
3. *Effective and efficient commitment and use of military assets*
4. *Nations' economic well-being and international stability*
5. *Free flow of maritime trade in the area of operations*
6. *Merchant shipping's confidence in military operations*

Framework
NCAGS applies to NATO operations in times of tension, crisis, up to war and to operations conducted under UN mandate. The concept outlines the cooperation with all civil actors involved in merchant shipping operations. The participation of merchant shipping in NCAGS operations is usually on a voluntary basis. In times of high tension the Maritime Commander might order shipping to form up convoys to ensure protection of vital goods.

Execution
Maritime operations which involve merchant shipping should include NCAGS.
The area of operations will be declared by IHO – Worldwide Navigational Warning Service (WWNWS).

The multinational manned NCAGS organization provides the Maritime Commander with situational awareness of all maritime trade related issues inside an area of operations. Furthermore NCAGS provides guidance and advice for all merchant vessels and ensures exchange of information. A participation in this information exchange is strongly recommended for all ships transiting the area of operations.

fohlen. In Abhängigkeit von der militärischen Situation kann der Befehlshaber den am Informationsaustausch teilnehmenden Schiffen Schutz anbieten. Staaten können für ausgewählte Schiffe über ihre nationalen Schifffahrtsbehörden Schutz anfordern.

Based on the military situation, the Maritime Commander may offer close or distant protection for those ships participating in the information exchange. Nations may request protection for selected vessels through their National Shipping Agencies.

Handelsschiffe oder -unternehmen zeigen ihre Teilnahme am Informationsaustausch mit NCAGS an, indem sie eine Format-ALFA-Nachricht senden bzw. auf Anforderung eine Ship Data Card (Formate siehe unten). Diese Nachricht sollte unter Verwendung des Kommunikationsmittels gesendet werden, das in der entsprechenden WWNWS-Meldung angegeben ist.

Merchant ships or companies will indicate their participation to the NCAGS information exchange process by transmitting a Format ALFA message or on request a Ship Data Card (see formats below). The message should be send via the means of communications given by respective WWNWS message.

NCAGS-Struktur
Ein NCAGS-Stabsoffizier ist integraler Bestandteil der maritimen Einsatzführung. Er berät den Befehlshaber, wie dieser den Einsatz der Seestreitkräfte und die Handelsschifffahrt im Einsatzgebiet in Einklang bringen kann. Er plant z. B. Meldeverfahren oder militärische Maßnahmen zur Steuerung von Handelsschiffsbewegungen. Innerhalb des Einsatzgebiets stationierte Deployed NCAGS Elements (DNE) unterstützen den NCAGS-Stabsoffizier. Die DNEs sammeln vor Ort Informationen über die Eigenheiten des Seehandels und der Schifffahrt und verschaffen dem Befehlshaber einen besseren Überblick über die Lage im Einsatzgebiet. Die DNEs stellen zudem Kapitänen und Unternehmen in Live-Briefings oder per E-Mail Routeninformationen zur Verfügung und fungieren innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs als Kontaktstelle für Handelsschiffe.

NCAGS Structure
A Staff Officer NCAGS will be an integral part of the Maritime Command. He will advise the Maritime Commander to deconflict between the maritime operation and merchant shipping. He initiates reporting schemes and/or measures for managing merchant ships movements. Deployed NCAGS Elements (DNE), which will be located inside the area of operations, support the Staff Officer NCAGS. The DNEs will collect pattern of life information on maritime trade and shipping and contribute to the Commander's situational awareness. The DNEs will provide sailing information for masters and companies in live briefings or via e-mail and will act as the contact point for merchant ships inside their area of responsibility.

NCAGS in militärischen Übungen
Eine NCAGS-Organisation ist ein integraler Bestandteil der meisten Seemanöver. Die NATO und ihre Staaten müssen ihre Fähigkeit zur Zusammenarbeit mit der Handelsschifffahrt regelmäßig üben. Die NCAGS-Organisation greift auf Reservisten zurück, die aus allen Bereichen der Handelsschifffahrt sowie aus dem ehemaligen aktiven Marinedienst rekrutiert werden. Um realitätsnah üben zu können, ist die aktive Teilnahme von Schiffen und Unternehmen, die innerhalb des Manövergebiets Handel treiben, sehr willkommen. Teilnehmende Schiffe werden in das Manöver integriert, ohne dass es hierbei zu zeitlichen Verzögerungen kommt. Die Schiffe werden auf ihrer Passage durch das Übungsgebiet von NCAGS über die militärische Lage informiert und beraten. Die Schiffsbewegungen werden von den Seestreitkräften überwacht. Handelsschiffe und Unternehmen, die bereit sind, ihre eigenen Übungserfordernisse zeitlich abzustimmen, sind ebenfalls sehr willkommen. Boarding-Übungen, seemännische Übungen oder allgemeine Sicherheitsübungen sind denkbar. Informationen zu anstehenden Seemanövern, bei denen NCAGS zur Anwendung kommt, werden über die Nachrichten für Seefahrer rechtzeitig bekannt gegeben.

NCAGS in Military Exercises
An NCAGS organization is an integral part of most naval exercises. NATO and nations have to ensure their capability of cooperation with merchant shipping. NCAGS employs Naval Reserve personnel, recruited from all branches of merchant shipping, as well as from former regular service. To ensure realistic training, a participation of ships and companies trading inside the exercise areas is highly appreciated. Usually on a non-delaying basis, participating ships become part of the exercise. While on passage the ships will be informed and advised about military situation. Their movements will be tracked by military assets. Merchant ships and companies willing to synchronize their own training requirements are welcomed as well. Boarding exercises, seamanship or general safety drills may result. Information about upcoming naval exercises including NCAGS will be distributed via Notice to Mariners well in advance.

NCAGS-Kontaktstelle
Das Dezernat Marineschifffahrtleitung des deutschen Marinekommandos fungiert als militärische Kontaktstelle für alle die Handelsschifffahrt betreffenden Angelegenheiten. Bitte wenden Sie sich an:

NCAGS Point of Contact
The NCAGS Department of the German Navy Command acts as the military contact point for all merchant shipping related issues. Please contact:

Marinekommando/DEU Navy HQ
Dezernat Marineschifffahrtleitung/NCAGS AWNIS
Department
Reichspräsident-Ebert-Kaserne
Osdorfer Landstr. 365
22589 Hamburg
Germany
Tel.: +49 40 86648 4581
Fax: +49 40 86648 4575
MarKdoEinsMOC17@bundeswehr.org
Marineschifffahrtleitung@bundeswehr.org
www.marine.de

Mehr Informationen zum Thema Schifffahrt finden Sie auf der Website des NATO Shipping Centre am MARCOM Northwood:
http://www.shipping.nato.int
info@shipping.nato.int

More information for shipping is provided by the NATO Shipping Centre at MARCOM Northwood:

http://www.shipping.nato.int
info@shipping.nato.int

FORMAT ALFA

The **Format ALFA** is the principal means for initiating the information exchange process between NCAGS and merchant ships

(1) Vessel's name
(2) International Radio Call Sign (IRCS)
(3) Flag
(4) IMO number
(5) MMSI
(6) Inmarsat telephone number
(7) Telex and fax number
(8) E-Mail address
(9) Current position (at time UTC), course and planned passage speed
(10) Waypoints of track through Area of Operations
(11) Next port of call and ETA (UTC)
(12) Last port of call
(13) Name and address of ship owner and Operator/Charterer
(14) Helicopter transfer site (if applicable)
(15) Crew numbers and nationalities
(16) Hazardous cargo (category) details (if applicable)

SHIP DATA CARD

If more information is required, NCAGS may request a Ship Data Card (SDC) of selected vessels. A SDC may be requested at least 24 hours prior to entering the area of operations.

The format is divided into four sections:
a. Section A covers basic details of the vessel
b. Section B covers details of the current voyage
c. Section C covers details of the ships operator
d. Section D covers cargo data.

Section A – Ship Data

(1) Ship's name
(2) International call sign
(3) Type of vessel
(4) Flag of registry
(5) IMO number
(6) Port of registry
(7) Overall length
(8) Vessel's width
(9) Maximum draft for present voyage (metres)
(10) Vessel's gross tonnage (GT)

(11) Speed
  (a) Service speed
  (b) Maximum speed
  (c) Minimum speed
(12) Significant appearance of vessel for optical recognition
  (e. g. shape, hull/superstructure, colour, cargo gear, manifolds)
(13) MMSI (Maritime Mobile Services Identity) number
(14) Name of communication station being copied
(15) INMARSAT telephone numbers
(16) INMARSAT Fax numbers
(17) INMARSAT telex numbers
(18) INMARSAT Data numbers
(19) Other communication means including e-mail addresses

Section B – Voyage Data

(20) Intended movement – description of passage
(21) Last port/country of call including actual date and time of departure from last port
(22) Next port of call including ETA at next port of call
(23) Current Position
(24) Date/time and position entering the Area of Operations
  (a–x) waypoints of intended track through Area of Operations (date/time – latitudes/longitudes)
(25) Position and date/time of departing the Area of Operations

Section C – Operator Data

(26) Name of ship owner/operator including address of ship owner, name of charterer (if any) and address of operator/charterer
(27) E-Mail address of the above
(28) Telephone number of above
(29) Fax number of above

Section D – Cargo Data

(30) Quantity and nature of main/relevant cargo
(31) Shippers of main/relevant cargo (name and address)
(32) Origin of main/relevant cargo
(33) Consignee of main/relevant cargo
(34) Final destination of main/relevant cargo
(35) Special queries appropriate to current operations such as “State if any cargo/person is carried being subject to UN Sanctions, by YES or NO” (if the answer to the query is YES, then describe on a separate sheet).

Remarks

If ship’s masters cannot submit all answers to the required items, they may state so and indicate NOT KNOWN if that is the reason. However, they should try to send the Format as complete as possible and liaise with the owners/operators/charterers as soon as possible to get the required information. Owners/operators/managers may contact the NCAGS organization directly to speed up the process of participation. All information is for military purpose only and will not be promulgated outside military authorities.

A completed Format ALFA or Ship Data Card should have the respective heading. Any substantial change to a previously submitted Format ALFA/SDC should be updated by sending another Format ALFA/SDC.

(BMVI Z34) 1/14

★ **Führen von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge nach den Kollisionsverhütungsregeln (KVR).**
(1/2013-Wiederholung)

1 Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat eine zunehmende Verwendung von Lichtern und Signalkörpern für manövrierunfähige Fahrzeuge unter Umständen festgestellt, die vernünftigerweise nicht als „außergewöhnlich“ im Sinne der Regel 3 f) KVR zu bezeichnen sind.

★ *Use of “Not Under Command” (NUC) signals of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs).*
(1/2013-repetition)

1 At its forty-first session (18 to 22 September 1995), the Sub-Committee on Safety of Navigation expressed concern about an increase in the use of NUC lights in circumstances which cannot reasonably be classed as “exceptional”, as defined in rule 3 f) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs), 1972, as amended.

2 Insbesondere sind Schiffe gemeldet worden, die Lichter und Signalkörper für manövrierunfähige Fahrzeuge führten, während sie auf Order wartend vor Ölterminals trieben. In vielen Fällen haben diese Schiffe bewusst und ohne zu rechtfertigenden Grund ihre Hauptmaschine außer Betrieb gesetzt und sehen sich selbst als manövrierunfähig und damit von ihrer Verantwortlichkeit als Maschinenfahrzeug in Fahrt gemäß Regel 18 KVR entbunden an.

3 Ein Fahrzeug in Fahrt darf bei gestoppter Maschine die Lichter und Signalkörper für ein manövrierunfähiges Fahrzeug nicht führen, außer wenn es tatsächlich manövrierunfähig im Sinne der KVR ist. Ein derartiges Fahrzeug muss weiterhin die Lichter für Maschinenfahrzeuge in Fahrt gemäß Regel 23 KVR führen. Dies ist besonders wichtig, da fischende oder manövrierbehinderte Fahrzeuge ansonsten gezwungen werden, Maßnahmen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes gegenüber einem ausweichpflichtigen Fahrzeug in Übereinstimmung mit Regel 16 KVR zu ergreifen.

4 Die Schiffsführung wird nachdrücklich darauf hingewiesen, dass Lichter und Signalkörper für manövrierunfähige Fahrzeuge nur unter Umständen geführt werden dürfen, wie sie in Regel 3 f) KVR definiert sind. Verstöße gegen die KVR sollten dem Flaggenstaat zur weiteren Veranlassung gemeldet werden.

2 In particular, vessels have been reported using NUC lights while drifting off oil terminals awaiting orders. In many cases, vessels have deliberately shut down their main propulsion machinery for no justifiable reason, and have considered themselves to be "vessels not under command" and therefore relieved from their responsibilities as power-driven vessels underway, as set out in rule 18 of COLREG.

3 A vessel which is underway and stopped, unless actually a "vessel not under command" as defined in the rules, must not use the NUC signal. Such a vessel must continue to exhibit the lights as prescribed in rule 23 of the COLREG for a power-driven vessel under way. This is particularly important when vessels engaged in fishing or restricted in their ability to manoeuvre, are otherwise forced to take action to avoid collision with a vessel which is the give-way vessel in accordance with rule 16 of COLREG.

4 Member Governments are urged to remind seafarers that NUC lights and signals should only be exhibited in circumstances as defined in rule 3 f) of the COLREG. Such contraventions of COLREG should be reported to the flag State concerned for appropriate action.

(IMO SN/Circ.177 vom 02.11.1995) 1/14

★ **Sondervorschriften für Fahrzeuge der Bundeswehr über das Führen von Lichtern und Signalkörpern.**
(1/2013-Wiederholung)

Unter Bezugnahme auf Regel 1 Buchstabe c und e der KVR werden folgende Sondervorschriften bekannt gemacht:

1 Unterseeboote der Bundeswehr in Überwasserfahrt führen ein zusätzliches Signallicht, wenn die Gefahr besteht, dass das Unterseeboot oder seine Abmessungen nicht wahrgenommen werden können. Dieses Rundumlicht wird mindestens 0,9 m höher als das nach Regel 23 a) i) KVR vorgeschriebene Topplicht geführt und zeigt ein gelbes funkelndes Licht mit 90 bis 105 Blitzen pro Minute. Das Licht hat eine Mindesttragweite von 3 Seemeilen.

2 Aufgetauchte Unterseeboote der Bundeswehr führen
   a) abweichend von Regel 21 c) KVR das Hecklicht an der Rückseite des Zentralaufbaus,
   b) abweichend von Regel 23 a) i) und ii) KVR nur ein Topplicht über dem Zentralaufbau und
   c) abweichend von Regel 30 a) KVR das weiße Rundumlicht über dem Zentralaufbau.

3 Abweichend von Regel 23 a) ii) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr von mehr als 50 m Länge nur ein Topplicht, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.

★ *Special Regulations for the Display of Lights and Shapes on Vessels of the Federal German Armed Forces.*
(1/2013-repetition)

With reference to COLREG Rule 1, paragraphs c) and (e), the following special regulations are notified:

1 Submarines of the Federal German Armed Forces proceeding on the surface display an additional signal light if there is a risk that the submarine or its dimensions cannot be identified. This all-round light is exhibited not less than 0.9 metres above the masthead light prescribed in COLREG Rule 23 a) i); it is a yellow quick-flashing light producing 90 to 105 flashes per minute. The light has a minimum range of 3 nautical miles.

2 Surfaced submarines of the Federal German Armed Forces exhibit
   a) in derogation of COLREG Rule 21 c), the stern light at the back of the central superstructure,
   b) in derogation of COLREG Rule 23 a) i) and ii), only one masthead light above the central superstructure, and
   c) in derogation of COLREG Rule 30 a), the white all-round light above the central superstructure.

3 In derogation of COLREG Rule 23 a) ii), vessels of the Federal German Armed Forces of more than 50 metres in length exhibit only one masthead light if their special construction makes that necessary.

4 Fahrzeuge der Bundeswehr von 20 m Länge und mehr führen abweichend von Anlage I Nr. 2 i ii) und Nr. 6 b) KVR über den Abstand von senkrecht übereinander angebrachten Lichtern oder Signalkörpern
   a) die nach Regel 24 a) i) KVR vorgeschriebenen Lichter in einem Abstand von mindestens 0,9 m, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert,
   b) die nach den Regeln 27 a), 27 b), 27 d) und 30 d) KVR vorgeschriebenen Rundumlichter und Signalkörper in einem senkrechten Abstand von mindestens 0,9 m, wenn der Abstand zwischen der höchsten zum Heißen geeigneten Rah und der Oberkante der Aufbauten kleiner als 5,5 m, jedoch größer als 3 m ist.
   c) Der senkrechte Abstand dieser Rundumlichter und Signalkörper muss mindestens 0,6 m und der Durchmesser der Signalkörper mindestens 0,4 m betragen, wenn der Abstand zwischen Rah und Aufbauten kleiner als 3 m ist.

5 Fahrzeuge der Bundeswehr, deren Länge mehr als 50 m, aber weniger als 60 m beträgt, führen abweichend von Regel 30 a) ii) KVR nur ein weißes Rundumlicht im vorderen Teil des Fahrzeugs, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.

6 Abweichend von Anlage I Nr. 2 a) i) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr über 20 m Länge das vordere oder ggf. das einzige Topplicht in einem geringeren senkrechten Abstand als 6 m über dem Schiffskörper, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.

7 Abweichend von Anlage I Nr. 3 a) und 3 c) KVR führen Fahrzeuge der Bundeswehr zwei Topplichter in einem geringeren waagerechten Abstand als die halbe Fahrzeuglänge bzw. die in Regel 27 b) i) oder Regel 28 vorgeschriebenen Rundumlichter in einem geringeren waagerechten Abstand als 2 m quer zur Längsachse des Fahrzeugs, wenn die besondere Bauart der Fahrzeuge dies erfordert.

8 Hohlstabfernräumgeräte (HFG)
   a) Fernlenkbare HFG (HFG-F1) mit der Bezeichnung Seehund gelten als Maschinenfahrzeuge (L = 25 m). Die beim Minenräumen gem. Regel 27 f) KVR zu führenden drei grünen Rundumlichter werden aufgrund der besonderen Bauart der HFG-F1 vom Topplicht überstrahlt, so dass die grünen Rundumlichter erst in einem Abstand von ca. 1,5 sm zum HFG-F1 einwandfrei vom Topplicht zu unterscheiden sind.

   b) Abweichend von Regel 24 a) iv) KVR führen schleppende Minenräumfahrzeuge kein Schlepplicht.

9 Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass bei gefährlicher Annäherung an übende Fahrzeuge der Bundeswehr weiße Sterne geschossen werden.

4 In derogation of COLREG Annex I Section 2 i ii) and Section 6 b) concerning the vertical distance of lights and shapes, vessels of the Federal German Armed Forces of 20 metres or more in length exhibit
   a) the lights prescribed in COLREG Rule 24 a) i), at least 0.9 metres apart if their special construction makes that necessary,

   b) the all-round lights and shapes in COLREG Rules 27 a), 27 b), 27 d) and 30 d), at least 0.9 metres apart if the distance between the highest yardarm suitable for hoisting up and the upper edge of the superstructure is smaller than 5.5 metres but greater than 3 metres.

   c) The vertical distance between the all-round lights and between the shapes shall not be less than 0.6 metres, and the diameter of the shapes shall not be less than 0.4 metres if the distance between the yardarm and the superstructure is less than 3 metres.

5 In derogation of COLREG Rule 30 a) ii), vessels of the Federal German Armed Forces which are more than 50 metres but less than 60 metres in length, must exhibit only an all-round white light in the fore part of the vessel, if the special construction makes that necessary.

6 In derogation of COLREG Annex I, Section 2 a) i), vessels of the Federal German Armed Forces of more than 20 metres in length exhibit the forward masthead light – or, if applicable, the only masthead light – at a height of less than 6 metres above the hull if the special construction makes that necessary.

7 In derogation of COLREG Annex I, Section 3 a) and 3 c), vessels of the Federal German Armed Forces exhibit two masthead lights at a horizontal distance of less than half the vessel's length, and the all-round lights prescribed in Rule 27 b) i) or Rule 28 at a horizontal distance of less than 2 metres from the fore and aft centreline of the vessel in the athwartship direction, if the special construction makes that necessary.

8 Solenoid Sweeps
   a) Remote-controlled solenoid sweeps of the "F1" type ("HFG-F1" or "Seehund") are deemed to be power-driven vessels (L = 25 m). Owing to the special HFG-F1 design, the three all-round green lights required to be exhibited by vessels engaged in minesweeping operations under COLREG Rule 27 f) will be outshone by the masthead light in such a way that other vessels will not be able to clearly distinguish the all-round green lights from the masthead light at distances of less than about 1.5 nautical miles from HFG-F1.
   b) In derogation of COLREG Rule 24 a) iv), minesweeping vessels, when towing, will not exhibit any towing lights.

9 Mariners are advised that, as a general rule, vessels of the Federal German Armed Forces engaged in exercise will fire white star signals in situations of dangerous encounter.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Verwendung von Leuchtkörpern durch Flugzeuge der deutschen Marine.**
(1/2013-Wiederholung)

U-Boot-Jagdflugzeuge der Marine üben während Tag- und Nachtzeiten taktische Verfahren über See, die mit dem Abwurf von Bojen, Rauch- bzw. Farbmarkierungen schwimmenden weißen Fackelfeuern verbunden sind.
Eine Verwechslung der Fackelfeuer mit den Notzeichen der Anlage IV der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) von 1972 sowie der Regel 8, Kapitel V, des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See aus (SOLAS) wird ausgeschlossen.
Die Verfahren und Anflüge sind nicht mit Signalen von Luftfahrzeugen bei Such- und Rettungsmaßnahmen zur Lenkung von Schiffen auf in Not befindliche Luftfahrzeuge, Schiffe oder Personen gemäß Internationalem Signalbuch und Internationalem Handbuch für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR Manual) zu verwechseln.

★ ***Lights used by aircraft of the Federal German Navy.***
(1/2013-repetition)

Submarine hunting aircraft exercise tactical proceedings above sea during day and night. Small buoys, smoke and color markings, floating white flares are dropped.

The flares exclude confusion with the distress signals contained in Annex IV of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs), as well as Rule 8, Chapter V, of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS).
The proceedings and approaches shall not be confused with the signals of search and rescue aircraft, according to the International Code of Signals and the "IAMSAR Manual", when they are guiding ships to distressed aircraft, ships, or persons.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Vorbeugende schiffsbezogene Maßnahmen zum Schutz meerestechnischer Anlagen und Bauwerke (Offshore-Anlagen, Windparks).**
(1/2013-Wiederholung)

Zunehmend wird beobachtet, dass Schiffe die 500-m-Sicherheitszonen um meerestechnische Anlagen oder Bauwerke regelwidrig befahren (entgegen § 7 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See). Auf die mögliche Gefährdung von Menschenleben und die Verschmutzung der Meeresumwelt im Falle einer Kollision mit einer meerestechnischen Anlage oder einem meerestechnischen Bauwerk wird besonders hingewiesen. Verstöße gegen das Verbot des Befahrens von Sicherheitszonen werden von den Flaggenstaaten verfolgt und geahndet.

Gemäß IMO-Entschließung A.671 sollen Fahrzeuge

a) bei der Vorbeifahrt an meerestechnischen Anlagen oder Bauwerken vorsichtig navigieren, auf sichere Geschwindigkeit und sicheren Passierabstand achten und dabei die jeweils herrschenden Wetterverhältnisse sowie die Anwesenheit weiterer Schiffe oder Gefahren in Betracht ziehen;
b) ggf. frühzeitige und durchgreifende Ausweichmanöver bei der Annäherung an solche Anlagen oder Bauwerke einleiten, damit diese den Punkt der größten Annäherung erkennen und Informationen über mögliche Sicherheitsbedenken übermitteln können, insbesondere in Fällen, wo die betreffende Anlage oder das Bauwerk als Navigationshilfe dient;
c) die in dem betreffenden Seegebiet festgelegten Schiffswege benutzen sowie
d) während der Fahrt in der Nähe meerestechnischer Anlagen oder Bauwerke auf der Brücke eine ununterbrochene Hörwache auf UKW-Kanal 16 halten, damit zwischen den Anlagen oder Bauwerken, Verkehrssicherungsdiensten und den betroffenen Fahrzeugen Funkkontakt hergestellt werden kann, um jede Unsicherheit über die Einhaltung eines angemessenen Passierabstandes durch das Schiff zu vermeiden.

★ ***Preventive shipboard measures for the protection of offshore installations, structures and wind farms.***
(1/2013-repetition)

There is a growing trend to observe that vessels navigate in contravention of applicable rules and regulations – more specifically, in contravention of Section 7 of the German International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Implementation) Ordinance – in the 500-metres safety zones around offshore installations. In this context, every mariner's special attention is drawn to the potential risk to the safety of life at sea and of polluting the marine environment in the event of a collision with an offshore installation or structure. Contravention of the ban on navigating in a safety zone will be prosecuted and sanctioned by flag states.
Under the provisions of IMO recommendation A.671, vessels

a) when passing offshore installations or structures, shall navigate with caution, keep a safe speed and passing distance, taking into account the prevailing weather conditions as well as the presence of any other ships or dangers in the vicinity;
b) if appropriate, shall take early and substantial give-way action when approaching such installations or structures so that these can become aware of such vessel's closest point of approach and may transmit information on possible safety concerns, in particular, in those cases where the installation or structure serves as an aid to navigation;
c) shall make use of the designated shipping routes in the sea area concerned;
d) while navigating in the vicinity of offshore installations or structures, shall keep a continuous listening watch on VHF channel 16 on the navigating bridge so that radio contact can be established among such installations or structures, vessel traffic services, and the vessels concerned so as to prevent any uncertainty about any vessel keeping an appropriate passing distance.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Deutschland. Windparks. Eingerichtete Sicherheitszonen nach § 11 der Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung-SeeAnlV) und Regelungen zum Befahren einer Sicherheitszone nach § 7 Abs. 3 der Verordnung zu den Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (VO-KVR).**
(Siehe NfS-Heft 1/2013)

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) richtet zum Zeitpunkt des Baubeginns eines genehmigten/planfestgestellten Offshore-Windenergieparks in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nord- und Ostsee eine Sicherheitszone um das Baugebiet ein. Dieses ist nicht in jedem Fall identisch mit der Gesamtfläche auf der die genehmigten Windenergieanlagen (WEA) stehen, sondern richtet sich gegebenenfalls nach dem Baufortschritt.

Die Sicherheitszonen erstrecken sich in der Regel 500 m, gemessen von jedem äußeren Punkt. Dies bezeichnet den Mittelpunkt der peripheren Eckanlage.

Das BSH verfügt im Rahmen der Einrichtung einer Sicherheitszone in der AWZ gemäß § 11 SeeAnlV wie folgt:

Unbefugten ist das Anlegen oder Festmachen an der baulichen Anlage nicht gestattet. Der Einsatz von Grundschleppnetzen, Treibnetzen oder ähnlichen Geräten sowie von Ankern innerhalb der Sicherheitszone ist untersagt.

Bislang wurden in der deutschen AWZ und im deutschen Küstenmeer Sicherheitszonen für folgende Bauwerke erlassen:

Bauwerk	**Veröffentlichung Sicherheits zone**
Nordsee:	
alpha ventus	NfS 30/2008, NfS 13/2009
Bard Offshore 1	NfS 20/2009, NfS 13/2011
Trianel Windpark Borkum (Borkum West 2)	NfS 33/2011
Nordsee Ost	NfS 33/2011, NfS 23/2012
Riffgat	NfS 20/2012, NfS 27/2012, NfS 29/2012
Meerwind Süd/Ost	NfS 23/2012
Global Tech I	NfS 24/2012
Dan Tysk	NfS 45/2012, NfS 32/2013
Amrumbank West	NfS 16/2013
Borkum Riffgrund 1	NfS 29/2013
Konverterplattformen	
DolWin alpha	NfS 32/2012
BorWin alpha	NfS 23/2013
BorWin beta	NfS 23/2013
SylWin alpha	NfS 32/2013
Ostsee:	
EnBW Baltic 1	NfS 17/2011
EnBW Baltic 2	NfS 49/2010, NfS 24/2013

Um Messplattformen werden in einem Radius von 500 m ebenfalls Sicherheitszonen eingerichtet.

★ *Germany. Wind farms. Safety zones established under Art. 11, Seeanlagenverordnung (SeeAnlV – Marine Facilities Ordinance) and regulations concerning navigation in a safety zone under Art. 7, para. 3, of the Ordinance on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (VO-KVR).*

(See NfS issure 1/2013)

The Federal Maritime and Hydrographic Agency (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – BSH) establishes a safety zone around the construction site of an approved offshore wind farm in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) as soon as construction work begins. The safety zone is not necessarily identical with the total area of the wind farm but is established commensurate with the progress of construction work.

The safety zone normally extends 500 metres from each outer point, measured from the centre of the foundation structure.

With respect to the establishment of a safety zone in the EEZ under Art. 11 SeeAnlV, the BSH hereby orders:

Unauthorized parties are not allowed to moor to the installation. Uses of bottom trawl nets, drift nets or similar equipment as well as anchoring in the safety zone are prohibited.

Up to now, safety zones in the German EEZ and German territorial sea have been established for the following structures:

Structure	***Safety zone notified in:***
North Sea:	
alpha ventus	*NfS 30/2008, NfS 13/2009*
Bard Offshore 1	*NfS 20/2009, NfS 13/2011*
Trianel Windpark Borkum (Borkum West 2)	*NfS 33/2011*
Nordsee Ost	*NfS 33/2011, NfS 23/2012*
Riffgat	*NfS 20/2012, NfS 27/2012, NfS 29/2012*
Meerwind Süd/Ost	*NfS 23/2012*
Global Tech I	*NfS 24/2012*
Dan Tysk	*NfS 45/2012, NfS 32/2013*
Amrumbank West	*NfS 16/2013*
Borkum Riffgrund 1	*NfS 29/2013*
Converter platforms	
DolWin alpha	*NfS 32/2012*
BorWin alpha	*NfS 23/2013*
BorWin beta	*NfS 23/2013*
SylWin alpha	*NfS 32/2013*
Baltic Sea:	
EnBW Baltic 1	*NfS 17/2011*
EnBW Baltic 2	*NfS 49/2010, NfS 24/2013*

500 metres safety zones are also established around measuring platforms.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nord und Nordwest (vormals Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest) regeln nach § 7 Abs. 3 VO-KVR im Einvernehmen mit dem BSH durch Erlass einer Allgemeinverfügung Einzelheiten des Befahrensverbotes und Befreiungen vom Befahrensverbot der Sicherheitszonen.

Für die o. g. Offshore-Windparks (außer EnBW Baltic 1), die sich in der Bau- oder Erprobungsphase befinden, lautet das Befahrensverbot folgendermaßen:
Das Befahren der Sicherheitszone ist für die Dauer der Errichtungsarbeiten des Vorhabens (Offshore-Windpark bzw. Messmast) nicht gestattet. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge und Geräte, die der Errichtung und Ausrüstung des Vorhabens dienen oder zur Erfüllung und Kontrolle der Einhaltung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen eingesetzt werden.

Für Offshore-Windparks, die sich in Betrieb befinden, wird derzeit eine differenzierte Regelung verfügt:
Mit Inbetriebnahme des Offshore-Windpark EnBW Baltic 1 wurde das Befahrensverbot der Sicherheitszone und der Fläche, auf dem sich die Einzelanlagen einschließlich Umspannplattform befinden, für betriebsfremde Fahrzeuge folgendermaßen geregelt:

Das Befahren ist für Fahrzeuge unter 24 m nicht gestattet:
- **bei Sichtweiten unter 1000 m,**
- **bei Dunkelheit,**
- **bei Windstärken von 6 Bft und mehr sowie**
- **für Fahrzeuge, die mit Grund- oder Schleppnetzen fischen.**

Nicht gestattet ist weiterhin das Anlegen oder Festmachen an den WEA und der Umspannplattform sowie das Ankern.

The Federal Waterways and Shipping Agency, Northern und Northwestern Region Offices (former Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord and Nordwest), in agreement with the BSH, has issued an order under Art. 7, para. 3, VO-KVR, banning navigation in the safety zone and granting exemptions from the ban in certain cases.

The wording of the ban on navigation in the area of the above wind farms (excl. EnBW Baltic 1), which are in the construction or testing phase, is as follows:

Navigation in the safety zone is prohibited during construction of the project (offshore wind farm and measuring mast). Vessels and equipment used in the construction and fitting-out of the project, or used to check the contractor's compliance with requirements, are exempted from the ban.

Different regulations apply to offshore wind farms which are in operation:

After the start of operation of the EnBW Baltic 1 offshore wind farm, the following ban on navigation in the safety zone and in the area of the single structures and the transformer substation applies to vessels not involved in the operation:

Navigation in the area is prohibited for vessels of less than 24 metres length
- ***if visibility is below 1,000 metres,***
- ***during night hours,***
- ***in wind of 6 Bft or more***
- ***if such vessels are engaged in fishing using bottom nets or trawls.***

Mooring to wind turbines or the transformer substation, as well as anchoring, continue to be prohibited.

(BSH M5) 1/14

★ **Aufnahme und Auswertung von Wetterberichten; Wetterroutenberatung.**
(1/2013-Wiederholung)

Erkenntnisse aus der Untersuchung von Seeunfällen bei schwerem Wetter geben Veranlassung darauf hinzuweisen, dass die Schiffsführung aufgrund seemännischer Sorgfaltspflicht vor Antritt und während der Reise alle verfügbaren meteorologischen Informationen über das zu befahrende Seegebiet mit allen an Bord zur Verfügung stehenden technischen Mitteln einzuholen und für die Reise auszuwerten hat, um möglichen Schaden für Schiff, Fahrgäste und Besatzung durch Seeschlag abzuwenden. Hierzu gehören u. a. der Empfang von Wetterberichten, Sturmwarnungen und Orkanmeldungen sowie das Zeichnen von Bordwetterkarten und ggf. der Empfang von Wetterkarten über Funk. Die Festlegung des Reiseweges hat unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wind- und Wetterverhältnisse zu erfolgen (meteorologische Navigation).

Aufgrund der von der 13. Vollversammlung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) verabschiedeten Entschließung A.528 wird besonders auf die der Schifffahrt zur Verfügung stehenden

★ *Reception and evaluation of weather reports; weather routeing.*
(1/2013-repetition)

Experience gained from inquiries into marine casualties that have occurred in heavy weather give rise to drawing the attention of the shipping community to the fact that, by application of the principle of a navigator's care and diligence, every master is required to use all technical means available on board to gather, both prior to his ship's departure and during her passage, all meteorological information available on the sea area to be navigated in and to evaluate such information in the context of the voyage being undertaken with a view to preventing any possible weather damage to his ship, passengers and crew. His duties include the reception of weather reports, gale warnings, and storm reports as well as the plotting of shipboard weather charts and possibly the reception of radio weather charts. The definition of the voyage track must be done in the light of the wind and weather conditions to be expected ("meteorological navigation").
Taking guidance from recommendation A.528 (13) adopted by the thirteenth Assembly of the International Maritime Organization (IMO), special reference is being made to the weather-routeing services

Wetterroutenberatungsdienste hingewiesen. Informationen über den Wetterroutenberatungsdienst des Deutschen Wetterdienstes – Abteilung Seeschifffahrt – und anderer offizieller und offiziell anerkannter Dienste sind im Handbuch Nautischer Funkdienst enthalten. Diese Angaben sind dem Band D der Veröffentlichung Nr. 9 der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) entnommen.

available to the shipping community. Information on the Weather-Routeing Service ("Wetterroutenberatungsdienst") provided by the German Weather Service – Marine Meteorological Service ("Deutscher Wetterdienst – Abteilung Seeschifffahrt") as well as the relevant services provided by other official and officially recognized service providers may be obtained from the German List of Radio Signals ("Handbuch Nautischer Funkdienst"). The above information is taken from Volume D of Publication 9 of the World Meteorological Organization (WMO).

(BMVI WS23) 1/14

★ **Richtlinien für die Überwachung von Schiffsstabilität und Anwendung der Stabilitätsunterlagen im Bordgebrauch.**
(1/2013-Wiederholung)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat Richtlinien für die Überwachung der Schiffsstabilität (VkBl. 2007 S. 14 und Sonderband B 8011) herausgegeben. Diese sollten an Bord mitgeführt werden, da sie eine Übersicht über die geltenden Vorschriften und Besonderheiten, die für den Bordgebrauch im Zusammenhang mit Schiffsstabilität wichtig sein können, enthalten.

Bei der Anwendung der Richtlinien ist zu beachten, dass auf vorhandenen Schiffen die an Bord befindlichen von der Berufsgenossenschaft (BG) Verkehr genehmigten Stabilitätsunterlagen weiter zu verwenden sind. Im Falle eines wesentlichen, die Stabilität beeinflussenden Umbaus werden auch für vorhandene Schiffe neue von der BG Verkehr genehmigte Stabilitätsunterlagen an Bord gegeben.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Anwendung der Stabilitätsunterlagen an Bord insbesondere folgende Punkte zu beachten sind:

1 Enthält das Begleitschreiben zu den Stabilitätsunterlagen Hinweise von der BG Verkehr, die die in den Stabilitätsunterlagen enthaltenen Informationen ergänzen oder erweitern, so sind diese Bestandteil der Genehmigung und im Bordgebrauch zu beachten.

2 Weicht die Beladung des Schiffes von den genehmigten Stabilitätsunterlagen ab, muss sich die Schiffsführung durch geeignete Maßnahmen im jeweiligen Einzelfall davon überzeugen, dass die für das Schiff anzuwendenden Stabilitätskriterien zu keinem Zeitpunkt der Reise unterschritten werden. Solche Maßnahmen können sein:

   – Gewichts- und Momentenrechnung,
   – Betriebskrängungsversuch mit Auswertung,

   – bei Schiffen bis ca. 70 m Länge eine Rollzeitmessung einschließlich Rückschluss auf das vorhandene GM und die diesem GM zugeordnete Hebelarmkurve. Das Ergebnis einer Rollzeitmessung darf allerdings zur Beurteilung der Stabilität nicht mit herangezogen werden, wenn das aus dem Versuch ermittelte GM gleich oder kleiner als 0,20 m ist. In diesem Falle ist mit dieser Methode die Stabilität nicht mehr zweifelsfrei zu beurteilen, sondern dann muss eine der oben genannten Methoden angewendet werden.

★ *Guidelines for the Onboard Management of Stability and using the stability information on board.*
(1/2013-repetition)

The German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure issued Guidelines for the Onboard Management of Stability (VkBl. 2007 p.14 and special edition B 8011). These provide an overview of relevant requirements and peculiarities which may become important in the context of the stability of ships; thus they are proposed to be carried on board.

When using these guidelines, it is important to bear in mind that on existing ships the stability information approved by the BG for Transport and Traffic (Berufsgenossenschaft Verkehr) shall remain in use. When a major re-built of a ship occurs, which influences the ship's stability, the BG for Transport and Traffic will approve amended stability information to any existing ship for its application on board.

When utilizing the approved stability information provided on board, the following items shall be considered:

1 Where the covering letter to the stability information contains remarks concerning amendments to these by the BG for Transport and Traffic, these are to be considered as a substantial part of the approval and thus have to be observed.

2 Where the actual loading of a ship deviates from the approved conditions included in the stability information, the master shall take appropriate measures to ensure for each specific condition that the stability criteria relevant for a ship will in no circumstance be below its requirements. Such measures may include:

   – Assessments of masses and mass moments;
   – conducting of an in service inclining test including its resolution;
   – for ships up to 70 metres in length the determination of the actual GM and the related righting lever arm curve may be done by means of rolling period tests. These rolling period tests shall not be utilized for determining stability characteristics, if the resulting GM is equal to or less than 0.20 metres. In such circumstance this rolling period test-method does not lead to reliable results and, therefore, one of the above described methods shall be used instead.

Die für konventionelle Schiffstypen ermittelten Rollzeitbeiwerte können für moderne Schiffe unzutreffend sein und sollten deshalb für einige typische Beladungsfälle mit Hilfe einer Stabilitätsrechnung und eines Rollzeitversuches nach der Formel:

The rolling coefficients were developed for conventional ship types only and may be unsuitable for modern ship types; the actual rolling coefficient should therefore be derived based on the following formula:

$$GM_C = \left(\frac{C_\Phi \cdot B}{T_\Phi} \right)^2$$

zum Vergleich gesondert festgestellt werden.

for some typical loading conditions by exercising a rolling period test.

3 Enthalten die genehmigten Stabilitätsunterlagen auch eine Stabilitätsgrenzkurve, so ist diese zur Beurteilung der Stabilität mit heranzuziehen.

4 Wichtigste Voraussetzung für die Gültigkeit der Stabilitätskriterien ist eine einwandfrei gestaute und gegen Übergehen zuverlässig gesicherte Ladung sowie ein wetterdichter Verschluss des Schiffskörpers. Es ist deshalb besonders darauf zu achten, dass das Stau- und Laschmaterial in gutem Zustand ist und ausreichend zur Verfügung steht. Verschlüsse von Öffnungen sollen auch zwischen den vorgeschriebenen Besichtigungen regelmäßig kontrolliert und gewartet werden.

3 A stability limiting curve shall be utilized when assessing actual loading conditions, if provided in the approved stability information.

4 The most important pre-requisite for the validity of any stability criteria is a perfectly stowed and secured cargo, as well as the perfect integrity of the ships hull. Therefore, care shall be taken to ensure the condition and availability of stowing and securing materials. The covering devices for any opening of the hull shall be monitored and maintained well, even in between mandatory surveys.

Bei der Auslegung der Richtlinie ist die deutsche Fassung maßgebend.

As to the interpretation of this Regulation, the German version is prevailing.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Verkehr von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen.**
(1/2013-Wiederholung)

Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gewinnen insbesondere in küstennahen Gewässern und im Kurzstreckenverkehr auf den Seeschifffahrtsstraßen eine zunehmende Bedeutung. Diese Fahrzeuge – High Speed Craft – HSC – mit Geschwindigkeiten bis zu 50 kn haben hinsichtlich ihrer Fahrweise keine Sonderrechte. Sie haben die Ausweich- und Fahrregeln nach KVR sowie die Vorfahrtsbestimmungen und Fahrregeln nach SeeSchStrO einzuhalten. Von anderen Verkehrsteilnehmern sind insbesondere die rasche Annäherung und die Möglichkeit von Sog und Wellenschlag von den HSC zu beachten. Auf kleineren Fahrzeugen aus Holz oder Kunststoff tragen fest angebrachte geeignete Radarreflektoren dazu bei, um rechtzeitig von den HSC erkannt zu werden. Zur Erkennung von Segelfahrzeugen sollten nachts die Segel angeleuchtet werden. Das BSH weist in den von ihm herausgegebenen Seekarten durch Vermerke auf ihm bekannte Verkehre mit HSC hin.

★ *Operation of high speed craft.*
(1/2013-repetition)

The number of high speed craft (HSC) continues to increase, especially in the coastal waters and on short routes on the maritime waterways. High speed craft, which attain speeds of up to 50 kn, do not have any special rights but are required to comply with the Steering and Sailing Rules according to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and with the right-of-way and sailing rules according to the German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways. Other craft have to pay special attention to HSC because of their rapid approach and the wake and wash caused by them. Smaller craft made of wood or plastic should carry permanently fitted radar reflectors of suitable size to ensure early detection by HSC. Sailing boats shall illuminate their sails at night to improve their visibility. The charts issued by the BSH include notes providing information about HSC routes.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Transport von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland.**
(1/2013-Wiederholung)

Bei Schiffstransporten von Kernbrennstoffen und Großquellen durch die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland sind neben den Bestimmungen des IMDG-Codes auch die des Atomgesetzes und der Strahlenschutzverordnung – insbesondere hinsichtlich der Beförderungsgenehmigung – zu beachten. Dies gilt auch für Transittransporte durch den Nord-Ostsee-Kanal.

★ ***Transport of fissile materials and large sources through the Territorial Waters of the Federal Republic of Germany.***
(1/2013-repetition)

In cases of the transportation of fissile materials and large sources by ships through the territorial waters of the Federal Republic of Germany, besides the Rules of the IMDG Code, those of the Atomgesetz, and the Strahlenschutzverordnung – especially with regard to the permission to transport – are to be observed. This also applies to transit transportations through the Kiel Canal.

Nähere Einzelheiten über Transportgenehmigungen und Anmeldungen können bei dem
Bundesamt für Strahlenschutz
Postfach 10 01 49
38201 Salzgitter
Tel.: +49 (0) 30 18 33 30
Fax: +49 (0) 30 1 83 33 18 85 erfragt werden.

More detailed information about permission to transport and notifications can be ascertained from the Bundesamt für Strahlenschutz
P.O. Box 10 01 49
38201 Salzgitter
Phone: +49 (0) 30 18 33 30
Fax: +49 (0) 30 1 83 33 18 85.

(BMVI UI33) 1/14

★ **Ausstellung von Flaggenzertifikaten.**
(1/2013-Wiederholung)

Immer mehr Länder verlangen für das Befahren ihrer Hoheitsgewässer, dass Schiffe unter ausländischer Flagge, jetzt auch Segel- und Motorjachten, durch amtliche Papiere ihr Recht zur Führung ihrer Flagge nachweisen.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach § 3 Buchstabe d des Flaggenrechtsgesetzes in Verbindung mit den §§ 14 bis 18 der Flaggenrechtsverordnung für nicht im Schiffsregister eintragungspflichtige deut sche Schiffe (bis 15 m Rumpflänge) auf Antrag vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg, ein Flaggenzertifikat ausgestellt wird, das als amtlicher Ausweis für das Flaggenführungsrecht des betreffenden Schiffes gilt (vgl. Art. 5 des Hohe-See-Übereinkommens, BGBl. 1972 II S. 1089 bzw. Art. 91 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 2. September 1994, BGBl. II S. 1798). Die rechtzeitige Antragstellung ist empfehlenswert, um etwaige saisonbedingte Wartezeiten zu vermeiden.

Die Mitnahme eines Flaggenzertifikats bei Fahrten ins Ausland und auf der Hohen See kann bei Kontrollen ausländischer Behörden geeignet sein, unnötige Nachfragen und Unannehmlichkeiten zu ersparen, und dient in vielen Fällen als Hilfe bei der Erlangung des diplomatischen Schutzes.

★ *Issuance of Flag Certificates.*
(1/2013-repetition)

A growing number of countries require foreign flagged vessels in their territorial waters to carry official documents confirming that they are authorized to fly their national flag. This requirement now also covers sailing and motor yachts.

It should be noted that Flag Certificates officially authorizing German vessels for which entry in the Ship's Registry is not mandatory (up to 15 metres hull length) to fly the German flag in accordance with para. 3 lit. d Law of the Flags and para. 14 to 18 Ordinance of the Flags will be issued on request by Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg (see Art. 5, Convention on the High Seas, Federal Law Gazette 1972, II p. 1089, and Art. 91, United Nations Convention on the Law of the Sea of 2 September 1994, Federal Law Gazette II, p. 1798). Applications should be submitted in time before the beginning of the season to avoid delays.

Carriage of a Flag Certificate in foreign waters and on the High Seas is advisable in case of inspections by foreign authorities as it may prevent unnecessary inquiries and delays and often facilitates obtaining diplomatic protection.

(BMVI WS20) 1/14

★ **Verpflichtung zur Auskunftserteilung.**
(1/2013-Wiederholung)

Der Fahrzeugführer eines Schiffes, das berechtigt ist, die Bundesflagge zu führen und das sich in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) oder dem Küstenmeer eines anderen Staates befindet, hat den zuständigen Behörden dieses Küstenstaates auf Anforderung Angaben über die Identität und den Registerhafen sowie den letzten oder nächsten Anlaufhafen seines Schiffes zu übermitteln und andere sachdienliche Auskünfte im Zusammenhang mit einem möglichen Verstoß gegen internationale Regeln und Normen zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe zu erteilen (§ 7a Abs. 1 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See).

★ ***Obligation to provide information.***
(1/2013-repetition)

The master of a ship that is entitled to fly the German flag and is navigating in the Exclusive Economic Zone (EEZ) or territorial waters of a foreign state is required to provide to the competent authorities of the coastal state, upon request, information about the ship's identity, port of registry, last and next ports of call as well as any other relevant information that may be required in connection with possible violations of international rules and standards to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from vessels (Art. 7a, para. 1 of the Ordinance implementing the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972).

(BMVI WS23) 1/14

★ **Wachdienst auf Seeschiffen. Besetzung des Ausgucks. Benutzung des Wachalarms.**

(1/2013-Wiederholung)

Der verantwortliche nautische Wachoffizier hat dafür zu sorgen, dass der Ausguck bei der Fahrt im Revier sowie in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit einer geeigneten Person besetzt ist (§ 13 Abs. 3 Nr. 2 SchSV).

Ebenso ist Regel 5 KVR zu beachten, wonach jedes Fahrzeug jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel, das den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht, gehörigen Ausguck halten muss, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.

Daneben bestehen die verbindlichen Mindestanforderungen (STCW-Code Teil A VIII) und die empfohlene Anleitung bezüglich des Wachdienstes (STCW-Code Teil B VIII).

Der verantwortliche nautische Wachoffizier hat dafür zu sorgen, dass die Wachalarmanlage während der Seewache stets benutzt wird. Der Wachalarm darf auch vorübergehend nicht ausgeschaltet werden. Schiffe, deren Kiel nach dem 1. Januar 1998 gelegt worden ist, müssen mit einer fest eingebauten Wachalarmanlage ausgerüstet sein (Anlage 1, C.I.3 Ziff. 4.2 SchSV).

Ergänzend dazu weist das IMO-Rundschreiben MSC/Circ. 638 vom 26. Mai 1994 darauf hin, dass beim Anordnen sowie der Durchführung des Ausgucks besonders berücksichtigt werden soll, dass in Gebieten mit hoher Verkehrsdichte, wo größere Ansammlungen von Fischereifahrzeugen und Sportfahrzeugen angetroffen werden können, diese nicht immer durch Radar entdeckt werden können.

★ ***Watchkeeping on seagoing vessels. Manning of the lookout. Use of the bridge navigational watch alarm system.***

(1/2013-repetition)

In pilotage waters and in the time from sunrise to sunset, the officer of the navigational watch is responsible for manning the look-out with a suitable person (Art. 13, para. 3, no. 2, Ship Safety Ordinance).

Compliance is also required with COLREG Rule 5, according to which every vessel shall at all times maintain a proper lookout by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

In addition, also the mandatory minimum requirements (STCW Code, part A VIII) and the recommended instructions for watchkeeping (STCW Code, part B VIII) are applicable.

The responsible officer of the navigational watch shall ensure that the bridge navigational watch alarm system is used during navigational watches as a matter of principle. The watch alarm system shall not be switched off, even temporarily. Ships the keel of which is laid after 1 January 1998 must be equipped with a permanently installed watch alarm system (Annex 1, C.I.3, section 4.2, Ship Safety Ordinance).

In IMO Circular MSC/Circ.638 of 26 May 1994, it is additionally pointed out that when giving orders for, or maintaining, a lookout, special attention has to be paid to the fact that in congested areas with large numbers of fishing vessels and pleasure craft it may not always be possible to detect them by radar.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Gefahren bei Manöverabsprachen über UKW.**

(1/2013-Wiederholung)

Erfahrungen haben gezeigt, dass Manöverabsprachen über UKW auf See im Schiff/Schiffsverkehr zur Vermeidung von Kollisionen ursächlich für das Entstehen ernster Gefahrensituationen sein können, insbesondere

- durch die Schwierigkeit, ein anderes Fahrzeug auf See eindeutig identifizieren zu können,
- durch Missverständnisse infolge ungenau übermittelter Informationen oder durch mangelnde Sprachkenntnisse,
- durch Manöverabsprachen entgegen den Fahr- und Ausweichregeln der Kollisionsverhütungsregeln (KVR).

Außerdem kann in einer Begegnungssituation durch Kontaktaufnahme über UKW-Sprechfunk wertvolle Zeit verloren gehen, die besser für rechtzeitige und durchgreifende Maßnahmen im Sinne der KVR genutzt werden sollte.

Bei Maßnahmen zur Abwendung einer Kollision sollten sich die Schiffsführungen daher stets bewusst sein, dass Manöverabsprachen über UKW Gefahren in sich bergen, die zu schwerwiegenden Folgen führen können.

★ ***Dangers in the use of VHF radio in collision avoidance.***

(1/2013-repetition)

Past experience has shown that the use of VHF radio by ships to agree manoeuvres in collision avoidance may in fact be the cause of serious risk situations, in particular due to

- *the difficulty of clearly identifying other vessels at sea,*
- *misunderstandings caused by imprecise communication or insufficient language skills,*
- *collision avoidance manoeuvres not complying with the steering and sailing rules of the Regulations for Preventing Collisions at Sea.*

Besides, in close-quarters situations, valuable time may be lost in establishing contact on VHF radio, which should be better used to take early and effective action according to the Regulations for Preventing Collisions at Sea.

When taking action to avoid collision, the vessel's master should be aware of the fact that collision avoidance action using VHF involves risks and potentially serious consequences.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Fehlalarme im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS).**
(1/2013-Wiederholung)

Die hohe Zahl von Fehlalarmen im GMDSS bedeutet eine beträchtliche, jedoch vermeidbare Belastung der Seenotleitungen (MRCCs). Erhebliche negative Auswirkungen bei der Abwicklung von Notfällen und auf die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See können die Folge sein. Um diesen Auswirkungen zu begegnen, hat die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) mit Entschließung A.814 (19) vom 23. November 1995 die „Richtlinien zur Vermeidung von Fehlalarmen“ verabschiedet. Die Richtlinien sind auf den Internetseiten des BSH unter www.bsh.de veröffentlicht.

Die Schifffahrt wird erneut gebeten, diese Veröffentlichung zu beachten.

★ ***False distress alarms in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).***
(1/2013-repetition)

The large number of false distress alarms in GMDSS imposes a considerable and unnecessary burden on Maritime Rescue Coordination Centres (MRCCs), with potentially very negative effects on the handling of emergencies and the safety of life at sea. To counter these negative effects, the International Maritime Organization (IMO) adopted Resolution A.814 (19) “Guidelines for Avoiding False Distress Alerts” on 23 November 1995. The Guidelines have been published on the BSH’s website www.bsh.de

Shipping is requested once more to comply with the Guidelines.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Funktagebuch. Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die aufgrund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sind. Übrige Sprech-Seefunkstellen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind.**
(1/2013-Wiederholung)

Für
– Funkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die auf Grund des SOLAS-Übereinkommens mit GMDSS-Funkanlagen ausgerüstet sein müssen

und für

– übrige Sprech-Seefunkstellen an Bord von Seefahrzeugen, die zur Führung eines Seetagebuchs verpflichtet sind

gilt ab sofort folgende Regelung:

Die Führung eines besonderen Funktagebuchs ist nicht mehr erforderlich. Statt dessen sind gemäß Anhang 16 Abschnitt I Nummer 3 der Vollzugsordnung für den Funkdienst (RR) folgende Angaben unter Zeitangabe sofort in das Seetagebuch einzutragen:

a) eine Zusammenfassung aller Aussendungen, die sich auf Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsfälle beziehen;
b) die wichtigen Dienstvorkommnisse in Verbindung mit dem Funkdienst;
c) ggf., wenn die Bordvorschriften es erlauben, der Standort des Seefahrzeugs, wenigstens einmal am Tage.

★ ***Radio logbook. Radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radiocommunication equipment in accordance with the SOLAS Convention. Other marine radiotelephone stations required to keep a marine logbook.***

(1/2013-repetition)

The following regulations applying to
– *radio stations on board marine vessels fitted with GMDSS radiocommunication equipment in accordance with the SOLAS Convention*

and to

– *other marine radiotelephone stations that are required to keep a marine logbook*

are effective immediately:

A special radio logbook no longer has to be kept. Instead, in compliance with Annex 16, section I, number 3, Radio Regulations (RR), the following items must be recorded without delay in the marine logbook, indicating the time:

a) a complete summary of communications relating to distress, urgency or safety traffic;
b) important incidents connected with the radio service;
c) the position of the marine vessel at least once a day, if this is in compliance with shipboard regulations.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Mitführen des Bands III des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR-MANUAL) an Bord von Schiffen.**
(1/2013-Wiederholung)

Das von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) und der Internationalen Zivilen Luftfahrt-Organisation (ICAO) herausgegebene International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile

★ *Carriage of Volume III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual) on board ships.*

(1/2013-repetition)

The International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), Volume III – Mobile Facilities, issued by the International Maritime Organization (IMO) and the International Civil Aviation Organization (ICAO) is intended for use

Facilities ist zum Gebrauch auf Schiffen bestimmt und enthält Anleitungen für die Bewältigung von Notlagen auf See, um
– wirksame Hilfe leisten,
– Such- und Rettungsmaßnahmen koordinieren oder
– Hilfe anderer anfordern zu können.

Die IMO empfiehlt, das IAMSAR Manual, Band III an Bord der Schiffe mitzuführen. Das Einhalten der Anleitungen entspricht seemännischer Praxis. Das Fehlen des Manuals kann bei Hafenstaatkontrollen zu Beanstandungen führen.
Die Veröffentlichung Nr. 2165 „Suche und Rettung" des BSH für die Sportschifffahrt, ist eine auszugsweise Übersetzung des IAMSAR Manuals, Band III in die deutsche Sprache.
Das Manual, Volume III (IMO Verkaufsnummer: IMO-962E) kann über die Vertriebsstellen des BSH oder über die IMO Publications Section bezogen werden.

on board ships. It contains instructions for handling emergency situations at sea in order to be able to

– *provide assistance effectively,*
– *coordinate search and rescue activities, or*
– *request assistance.*

IMO recommends that ships should carry the IAMSAR Manual, Volume III. Compliance with the Manual represents good seamanship practice. In Port State Control inspections, failure to carry the Manual may be considered non-compliance.
BSH publication No. 2165 "Suche und Rettung" for small-craft shipping is a German translation of parts of the IAMSAR Manual, Volume III.

The Manual, Volume III (IMO sales no.: IMO-962E) is available from BSH distribution agents or the IMO Publications Section.

(IMO-Resolution A.894(21); BSH N2) 1/14

★ **IMO-Standardredewendungen für die Seefahrt (IMO Standard Marine Communication Phrases [SMCP]).**
(1/2013-Wiederholung)

Die Standard-Redewendungen sollen in der Kommunikation Land–Schiff (und umgekehrt) und Schiff–Schiff sowie an Bord mehrsprachig besetzter Fahrzeuge verwendet werden und auf diese Weise zu einer Basis-Sicherheitssprache werden.
Die IMO-Standardredewendungen für die Seefahrt werden vom BSH unter der Bestell-Nr. 2113 vertrieben.

★ ***IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP).***

(1/2013-repetition)

The Standard Marine Communication Phrases are to be used as a standardized safety language in shore-to-ship (and vice-versa) and ship-to-ship communication and on board vessels whose crews speak different languages.
The IMO standard marine communication phrases can be ordered from the BSH under order no. 2113.

(BSH N2) 1/14

★ **Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern.**
(1/2013-Wiederholung)

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nordwest (vormals Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest), hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die Bekanntmachung „Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 25. April 2008" im Verkehrsblatt 2008 S. 314 veröffentlicht, die auf den zu bedienenden Schiffen im Rahmen einer Lotsenversetzung mit Hubschraubern von den Piloten der Lotsenversetzhubschrauber und von den sonstigen am Lotsversetzbetrieb beteiligten Personen beachtet werden sollen. Die „Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 8. Februar 2002" (VkBl. 2002, S. 212) sind aufgehoben. Die aktuellen Hinweise sind im Internet unter http://www.elwis.de/BfS/index.html verfügbar.

★ ***Recommendations for the Helicopter Transfer of Marine Pilots.***
(1/2013-repetition)

The Federal Waterways and Shipping Agency, Northwestern Region Office (former Waterways and Shipping Directorate Northwest), on behalf of the Ministry of Transport and Digital Infrastructure, published the booklet "Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 25 April 2008" (recommendations for the helicopter transfer of marine pilots) in the Gazette of the Federal Ministry of Transport 2008, p.314, superseding the "Hinweise für den Seelotsenversetzdienst mit Hubschraubern vom 8 February 2002" (VkBl. 2002, p. 212). The guidance given in the booklet is directed at ship personnel, helicopter pilots and other persons participating in helicopter transfers of marine pilots. Latest information is available at http://www.elwis.de/BfS/index.html

(BSH N2) 1/14

★ **Deutschland. Ausrüstung mit nautischen Unterlagen nach der Schiffssicherheitsverordnung.**
(1/2013-Wiederholung)

Nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchstaben a und c SchSV hat der Eigentümer eines Schiffes dafür zu sorgen, dass auf der Brücke stets die für die jeweilige Reise

★ ***Germany. Carriage of nautical publications according to the Schiffssicherheitsverordnung (Ordinance for the Safety of Seagoing Ships).***
(1/2013-repetition)

Under Art. 13, para. 1, item 2, subparagraphs a and c, Schiffssicherheitsverordnung (SchSV), the shipowner shall ensure that the navigation bridge of

erforderlichen amtlichen Ausgaben von Seekarten und Seebüchern und die vom BSH herausgegebenen Nachrichten für Seefahrer (NfS) des laufenden und der zwei vorangegangenen Jahre bei Reiseantritt vorhanden sind. Für Sportboote gelten nach § 2 SchSG die in § 3 SchSG und § 2 SchSV normierten Grundregeln. In Ausfüllung dieser Grundregeln ist der Eigentümer eines Sportbootes dafür verantwortlich, dass angemessene und auf den neuesten Stand berichtigte Seekarten, Seehandbücher und alle sonstigen für die beabsichtigte Reise erforderlichen nautischen Veröffentlichungen an Bord mitgeführt werden (§ 7 Nr. 3 SchSG in Verbindung mit Kapitel V Regel 27 SOLAS). Der Schifffahrt wird empfohlen, das Handbuch für Brücke und Kartenhaus sowie die „Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord“ mitzuführen. Das Handbuch enthält Informationen, die für eine sichere Schiffsführung für den Brücken- und Wachdienst von Bedeutung sind und die Schiffsführung darauf hinweisen, erforderliche Vorsichtsmaßregeln nach Seemannsbrauch zu beachten.

the vessel, whenever she leaves port, is provided with the official issues of the nautical charts and books required for the particular voyage and with the German notices to mariners issued by the BSH, both for the current year and for the preceding two years. Under Art. 2, Schiffssicherheitsgesetz (SchSG, Ship Safety Act), leisure craft shall meet the basic requirements set out in Art. 3, SchSG, and Art. 2, SchSV, according to which the leisure craft owner is responsible for the carriage of up-to-date nautical charts and books as well as any other nautical publications required for the intended voyage (Art. 7, item 3, SchSG in conjunction with Chapter V, Regulation 27, SOLAS). It is recommended that vessels should also carry the “Handbuch für Brücke und Kartenhaus” (bridge and charthouse manual), including the “Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord” (Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways, including Notices of the Federal Waterways and Shipping Agency, Northwestern and Northern Region Offices). The manual provides information concerning bridge and watch duties, which are important to safe navigation, and general advice concerning good seamanship practices.

(BSH N2) 1/14

★ **Deutschland. Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) und der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO).**

(Siehe NfS-Heft 1/2013)

1 Die AnlBV gilt für Schiffe, die aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres kommend die inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland anlaufen, aus diesen auslaufen oder in diesen verkehren.

Sie regelt insbesondere die Meldeverpflichtung des Ausrüsters oder Kapitäns eines Schiffes, das gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert.
Die SeeSchStrO gilt auf den Seeschifffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland mit Ausnahme der Emsmündung. Seeschifffahrtsstraßen sind:

a) die Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von 3 sm Abstand seewärts der Basislinie,
b) die durchgehend durch Sichtzeichen B.11 der Anlage I zur SeeSchStrO begrenzten Wasserflächen der seewärtigen Teile der Fahrwasser im Küstenmeer.

Darüber hinaus sind Seeschifffahrtsstraßen die Wasserflächen zwischen den Ufern der in § 1 Abs. 1 SeeSchStrO näher bezeichneten Teile der angrenzenden Binnenwasserstraßen. Im Bereich der Wasserflächen zwischen der seewärtigen Begrenzung der Seeschifffahrtsstraßen nach Buchstabe a) und b) und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres findet die

★ ***Germany. Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance, and the Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways (Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung – “SeeSchStrO”).***

(See NfS issue 1/2013)

1 The Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance shall apply to vessels en route from waters seaward of the limit of the German territorial sea and bound for the internal waters of the Federal Republic of Germany, vessels leaving these waters and to operating in these waters.
The Ordinance stipulates, in particular, the reporting duties of the operators or masters of vessels carrying dangerous or polluting goods.

The “SeeSchStrO” shall be applicable on the navigable maritime waterways of the Federal Republic of Germany, with the exception of the Ems Estuary. Navigable maritime waterways have been defined as:

a) the waters extending between the coastline at mean high water or the seaward delimitation of an inland waterway and a line drawn at a distance of 3 nautical miles seaward of the baseline,
b) the waters of the seaward parts of the fairways in the territorial sea that are delimited by the visual aids referred to under Item B.11 of Annex 1 to the “SeeSchStrO”.

Moreover, the navigable maritime waterways include the waters extending between the banks of those stretches of the adjacent inland waterways that are specified in Section 1 (1) of the “SeeSchStrO”. In the waters extending between the seaward delimitation of the navigable maritime waterways as defined in subparagraphs a) and b) above and the seaward limit of the territorial sea,

SeeSchStrO nur eingeschränkt Anwendung. Insbesondere gelten in diesem Bereich ausschließlich die Fahrregeln der KVR.

2 Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO sind die Teile der Wasserflächen, die durch die Sichtzeichen B.11 und B.13 der Anlage I zur SeeSchStrO begrenzt oder gekennzeichnet sind, oder die, soweit dies nicht der Fall ist, auf den Binnenwasserstraßen für die durchgehende Schifffahrt bestimmt sind.

3 Für den Bereich der inneren Deutschen Bucht ergibt sich folgendes:

a) In den Ansteuerungen zur Jade und Weser beginnt das Fahrwasser von See aus mit den Tonnen TG 7/Weser 1 und TG 9/Weser 2, zur Alten Weser mit den Tonnen A 1 und A 2 und zur Elbe mit den Tonnen 1 und 2.

Das Fahrwasser zur Jade zweigt bei den Tonnen 1b/Jade 1 und 3/Jade 2 vom Fahrwasser zur Weser ab.

Innerhalb der vorstehend genannten Fahrwasser kommen die Bestimmungen der SeeSchStrO, insbesondere folgende Fahr- und Ausweichregeln zur Anwendung:
§ 21 Grundsätze der Schifffahrt im Fahrwasser,
§ 22 Ausnahmen vom Rechtsfahrgebot,

§ 23 Überholen,
§ 24 Begegnen,
§ 25 Vorfahrt der Schifffahrt im Fahrwasser.

b) Innerhalb des Bereiches der Wasserflächen nach Nr. 1 a) beginnt das Fahrwasser von See aus mit der Fahrwasserseitenbezeichnung (Sichtzeichen B.11 der Anlage I zur SeeSchStrO).

c) Wasserflächen im Bereich des Wattenmeeres, die nicht durchgehend oder nur zeitweise (z. B. im Sommer) durch Sichtzeichen B.11 und B.13 der Anlage I zur SeeSchStrO begrenzt oder gekennzeichnet sind, sind auch dann Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO, wenn die Bezeichnung nicht ausliegt oder nur lückenhaft ist.

4 Für den Bereich der Ostsee ergibt sich folgendes:

a) In der Ansteuerung zur Unterwarnow beginnt das Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO von See aus mit den Tonnen 1 und 2.

b) Innerhalb des Bereiches der Wasserflächen nach Nr. 1 a) beginnt das Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO von See aus mit der Fahrwasserseitenbezeichnung.

the provisions of the "SeeSchStrO" shall apply only to a limited extent. In particular, it is exclusively the Sailing Rules embodied in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, that shall apply in the said area.

2 For the purposes of the "SeeSchStrO", the term "fairways" shall include those waters that are delimited or otherwise buoyed by means of any one or more of the visual aids referred to under Items B.11 and B.13 of Annex I to the "SeeSchStrO" or, alternatively, that are appropriated to through traffic on the inland waterways.

3 The following shall apply to the area of the inner German Bight:

a) *In the approaches to the rivers Jade and Weser, the fairway commences at the buoys TG 7/Weser 1 and TG 9/Weser 2 for vessels proceeding en route from abroad; at buoys A 1 and A 2 for vessels heading for the "Alte Weser" Lighthouse; and at No 1 and No 2 buoys for vessels heading for the river Elbe.*
The fairway to the river Jade commences at the buoys 1 b/Jade 1 and 3/Jade 2, where it branches off from the fairway to the river Weser.
Within the above mentioned fairways, the provisions of the "SeeSchStrO" shall apply, in particular the following steering and sailing rules:
§ 21 General rules of navigation in fairways,

§ 22 Exemptions from the obligation to proceed on the right-hand side of the fairways,
§ 23 Overtaking,
§ 24 Head-on situations,
§ 25 Right-of-way of vessels operating in fairways.

b) Within the area of the waters referred to in subparagraph (1) (a) above, the fairway is deemed to commence at the first elements of fairway buoyage, as seen by vessels proceeding en route from abroad (such elements being visual aids as referred to under Item B.11 of Annex I to the "SeeSchStrO").

c) Waters in the area of the Wadden Sea which are not continuously or only temporarily (e. g. in summer) delimited or otherwise buoyed by means of visual aids according to items B.11 and B.13 of Annex I to the "SeeSchStrO" are deemed to be fairways for the purposes of the "SeeSchStrO" also in the event of incomplete buoyage or buoyage not being laid out at all.

4 The following shall apply to the area of the Baltic Sea:

a) In the approaches to the lower river Warnow (Unterwarnow), the fairway for the purposes of the "SeeSchStrO" is deemed to commence at the No 1 and No 2 buoys, as seen by vessels proceeding en route from abroad.

b) Within the area of the waters specified in subparagraph (1) above, the fairway for the purposes of the "SeeSchStrO" is deemed to commence at the first elements of fairway buoyage for vessels proceeding en route from abroad.

c) Im Geltungsbereich der SeeSchStrO sind die mit Sichtzeichen B.10 der Anlage I zur SeeSchStrO bezeichneten und in den Seekarten dargestellten Schifffahrtswege
   – in der Flensburger Förde von den Tonnen 1 und 2 bis zu den Tonnen 13 und 14,
   – im Greifswalder Bodden,
   – im Stettiner Haff

   keine Fahrwasser im Sinne der SeeSchStrO. Hier gelten ausschließlich die Ausweich- und Fahrregeln der KVR.

d) Die Schifffahrtswege im Küstenmeer seewärts des Bereiches der Wasserflächen nach 1 a) und b) bis zur seewärtigen Grenze des Küstenmeeres sind keine Seeschifffahrtsstraßen, sodass hier ausschließlich die Ausweich- und Fahrregeln der KVR gelten.

5 Im Rahmen des maritimen Verkehrssicherungssystems wird der Schiffsverkehr an der deutschen Ostseeküste und in den angrenzenden Revieren von den Verkehrszentralen überwacht und unterstützt. Wesentlicher Bestandteil der maritimen Verkehrssicherung ist die Verpflichtung zur Abgabe von Meldungen.

Der Führer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten Fahrzeugs ist verpflichtet, bei der Befolgung der Vorschriften über das Verhalten im Verkehr die von einer Verkehrszentrale in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören und entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen.

Die Führer von Fahrzeugen, Schub- und Schleppverbänden, die die von den Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden für das jeweilige Revier bekannt gemachten Abmessungen und Größen überschreiten, sowie von Fahrzeugen im Sinne des § 30 Abs. 1 SeeSchStrO haben, soweit eine Meldung nach § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 2 der Anlage zu § 1 Abs.1 der Anlaufbedingungsverordnung nicht schon vorgenommen worden ist, der zuständigen Verkehrszentrale rechtzeitig folgende Angaben zu melden:

a) Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer oder Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes (Maritime Mobile Service Identity ([MMSI)-Nummer]) und Art des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Fahrzeugs in Metern, letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen, Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl-/Erdölprodukte als Massengut befördert werden und, wenn dies zutrifft, Angabe der Ladungsart und -menge und der UN-Nummer, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind; Angabe, ob gefährliche oder umweltschädliche Güter im Sinne der Anlage zu § 1

c) The shipping routes marked by visual aids according to Item B.10 of Annex I to the "SeeSchStrO" and depicted on navigational charts
   – in the Flensburg Fjord between buoys 1, 2 and buoys 13, 14,
   – in the "Greifswalder Bodden" inlet, and
   – in the "Stettiner Haff" inlet

   *are **not deemed to be fairways** for the purposes of the "SeeSchStrO". On the said shipping routes, the Steering and Sailing Rules embodied in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, shall apply exclusively.*

d) In the German territorial sea, the shipping routes seaward of the waters specified in subparagraphs 1 a) and b) above, up to the outer limit of the territorial sea, are not deemed to be navigable maritime waterways, so that the Steering and Sailing Rules embodied in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, shall apply exclusively.

5 Shipping traffic along the German Baltic coast and in the adjacent areas is monitored and supported by the VTS Centres. A mandatory reporting scheme is an important component of the maritime traffic safety system.

The master of any vessel fitted with a VHF radio telephone installation, in observing the relevant provisions on the conduct of his vessel, shall keep listening to the traffic information broadcasts transmitted by a VTS Centre in German or on request, in English language and shall take into account such information as appropriate under the prevailing traffic conditions.

The master of a vessel or of a pushing or towing convoy with dimensions exceeding those defined by the appropriate shipping police authority for the applicable waterway or a vessel as defined in Section 30 (1) of the "SeeSchStrO" shall communicate the following information to the responsible VTS Centre, unless the relevant particulars have already been transmitted according to the provisions of Section 1 (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance, construed in conjunction with Item 2 of the Annex:

a) The vessel's name; her call sign; her IMO identification number or Maritime Mobile Service Identity (MMSI) number as required; her type, position, length, beam, and fresh water draught (in metres); her last and next ports of call; a statement to the effect whether liquefied gases, chemicals, or petroleum/petroleum products are carried in bulk and, when this is the case, information on the type, quantity, and UN Number of each cargo, respectively, a statement to the effect that such cargoes have been carried and the tanks have not be cleaned and degassed or completely been inerted afterwards; a statement to the effect whether dangerous or polluting goods as referred to in the annex to Section 1, (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Or-

Abs. 1 der Anlaufbedingungsverordnung befördert werden; Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen und Gesamtzahl der Personen an Bord.

b) Während der weiteren Fahrt sind bei den bekannt gemachten Meldepositionen zu melden: Name und Unterscheidungssignal des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Geschwindigkeit des Fahrzeugs und Passierzeit des Fahrzeugs.

c) Unterbrechung und Fortsetzung der Fahrt sind zu melden.

Nach Abgabe der ersten Meldung muss der Führer eines Fahrzeugs ständig über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen und, wenn technisch durchführbar, auf UKW-Kanal 16 empfangsbereit sein.

Sind Schiffe mit AIS ausgerüstet und befinden sich diese in einem bekannt gemachten Bereich, haben die Schiffsführer die Meldungen nach Buchstaben a) und b) über AIS abzugeben. Die Meldung des Namens und der Position hat zusätzlich über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen zu erfolgen.

6 Wesentliche Bestandteile des maritimen Verkehrssicherungssystems in der Deutschen Bucht sind die Verpflichtungen der Schifffahrt zur Abgabe von Meldungen an den bekannt gemachten Meldepositionen, zur Hörbereitschaft auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen und zur Berücksichtigung von Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen der Verkehrszentrale.

a) Der Schiffsverkehr vor der deutschen Nordseeküste und in den angrenzenden Revieren wird durch die in der inneren Deutschen Bucht eingerichtete maritime Verkehrssicherung überwacht und unterstützt. Der Führer eines mit einer UKW-Sprechfunkanlage ausgerüsteten Fahrzeugs ist verpflichtet, bei der Befolgung der Vorschriften über das Verhalten im Verkehr die von einer Verkehrszentrale in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen abzuhören und entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen.

b) Der Schiffsführer eines aus W-licher oder N-licher Richtung die innere Deutsche Bucht anlaufenden Schiffes oder Schub- und Schleppverbandes mit mehr als 300 BRZ hat, unabhängig davon, ob das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ benutzt wird, beim Passieren des Meridians 007° 10’ E oder, aus N-licher oder NW-licher Richtung anlaufend, beim Passieren des Breitenparallels 54° 20’ N, folgende Angaben der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ über UKW-Sprechfunk (UKW-Kanal 79 oder 80) oder ein vorhandenes AIS zu melden.

c) Nach Passieren der seewärtigen Grenze des Küstenmeeres bestehen gemäß § 58 SeeSchStrO und der Bekanntmachung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nordwest, für Fahrzeuge einschließlich Schub- und Schleppverbände, die

dinance are carried; a statement to the effect whether there are any deficiencies with regard to the vessel or her cargo; the total number of persons on board the vessel.

b) Throughout the rest of the voyage the vessel shall transmit the following information to the appropriate VTS Centre at the specified reporting points: name and call sign, position, speed and the time of passage at the reporting points.

c) Any discontinuation and resumption of the vessel’s voyage shall be reported.

Having made the first report, the vessel’s master shall be constantly available for radio contact on the VHF channels specified for the waterway and, if technically feasible, on VHF channel 16.

In the waters specified hereunder, the navigators of vessels equipped with AIS shall use AIS for making the reports under a) and b) above. The vessel’s name and position shall be reported additionally by VHF radiotelephony on the channels specified hereunder.

6 Essential elements of the existing vessel traffic system in the German Bight are the mandatory reporting routine when passing the reporting points specified for this purpose, the mandatory listening watch on the VHF channels specified for this purpose, and the obligation to take account of the traffic information and traffic assistance provided by the VTS Centre.

a) Shipping traffic off the German North Sea coast and in the adjacent approaches is being monitored and assisted by the vessel traffic system established in the inner German Bight. The master of any vessel fitted with a VHF radio telephone installation, in observing the relevant provisions on the conduct of his vessel, shall keep listening to the traffic information broadcasts transmitted by a VTS Centre (basically in German but, upon request, in English) and shall take into account such information as appropriate under the prevailing traffic conditions.

b) The master of a vessel or of a pushing or towing convoy of a gross tonnage exceeding 300 that approaches the Inner German Bight, irrespective of whether or not using the traffic separation scheme “German Bight Western Approach”, shall, upon passing longitude 007° 10’ E when approaching from a W or N direction, or upon passing latitude 54° 20’ N when approaching from a N or NW direction, transmit the following information to the VTS Centre “German Bight Traffic” via radiotelephony (VHF channel 79 or 80) or through an AIS, if fitted.

c) Under the provisions of Section 58 of the “SeeSchStrO” and in accordance with the Notice by the Federal Waterways and Shipping Agency, Northwestern Region Office, the reporting duties specified hereunder shall apply to vessels and composite units, whether

eine Länge über alles von 50 m und mehr haben, sowie für Fahrzeuge im Sinne des § 30 Abs. 1 SeeSchStrO folgende Meldepflichten:

aa) Soweit die Meldung der nachfolgenden Angaben nicht schon nach § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nr. 3.1 der Anlage zur AnlBV abgegeben worden ist, sind rechtzeitig vor dem Befahren der von den Strom- und Schifffahrtspolizeibehörden bekannt gemachten Seeschifffahrtstraßen bei der bekannt gemachten Meldeposition (Passieren der Leuchttonne TG/C) an die Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ auf UKW-Kanal 80 zu melden:

Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer oder Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes (Maritime Mobile Service Identity – MMSI-Nummer) und Art des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Fahrzeugs in Metern, letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen, Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl-/Erdölprodukte als Massengut befördert werden und, wenn dies zutrifft, Angabe der Ladungsart und -menge und der UN-Nummer, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind, Angabe, ob gefährliche oder umweltschädliche Güter im Sinne der Anlage zu § 1 Abs. 1 der Anlaufbedingungsverordnung befördert werden, Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen und Gesamtzahl der Personen an Bord.

bb) während der weiteren Fahrt sind bei den bekannt gemachten Meldepositionen an die Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ auf UKW-Kanal 80 zu melden: Name und Unterscheidungssignal des Fahrzeugs, Position des Fahrzeugs, Geschwindigkeit des Fahrzeugs und Passierzeit des Fahrzeugs.

cc) Unterbrechung und Fortsetzung der Fahrt sind zu melden.

Nach Abgabe der ersten Meldung muss der Führer eines Fahrzeugs ständig über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen und, wenn technisch durchführbar, auf UKW-Kanal 16 empfangsbereit sein.

Sind Schiffe mit AIS ausgerüstet und befinden sich diese in einem bekannt gemachten Bereich, haben die Schiffsführer die Meldungen nach Doppelbuchstaben aa) und bb) über AIS abzugeben. Die Meldung des Namens und der Position hat zusätzlich über UKW-Sprechfunk auf den bekannt gemachten UKW-Kanälen zu erfolgen.

pushed or towed, of 50 metres length over all and more as well as to vessels as defined in Section 30 (1) of the “SeeSchStrO” once any such vessel or composite unit has crossed the outer limit of the German territorial sea:

aa) The particulars listed below shall be transmitted, on VHF channel 80, to the VTS Centre “German Bight Traffic” in good time prior to navigating on any one of the Navigable Maritime Waterways specified for this purpose by the competent shipping police authority; such reports shall be made upon passing the appropriate reporting point (light-buoy TG/C) specified hereunder, unless the relevant particulars have already been transmitted under the provisions of Section 1 (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance, construed in conjunction with Item 3.1 of the Annex thereto:
The vessel’s name; her distinctive letters; her IMO identification number or Maritime Mobile Service Identity (MMSI) number as required; her type, position, length, beam, and fresh water draught (in metres); her last port of departure and next port of call; a statement to the effect whether liquefied gases, chemicals, or petroleum/petroleum products are carried in bulk and, when this is the case, information on the type, quantity, and UN Number of each cargo, respectively, a statement to the effect that such cargoes have been carried and the tanks have not be cleaned and degassed or completely been inerted afterwards; a statement to the effect whether dangerous or polluting goods as referred to in Section 1, para. 1 of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance are carried; a statement to the effect whether there are any deficiencies with regard to the vessel or her cargo; the total number of persons on board the vessel.

bb) the vessel’s name and distinctive letters, position, speed, and the times of her passage at the reporting points specified hereunder shall be transmitted on VHF channel 80 to the VTS Centre “German Bight Traffic” throughout the rest of the vessel’s voyage.

cc) any discontinuation and subsequent resumption of the vessel’s voyage shall be reported.

Having made the first report, the vessel’s master shall be constantly available for radio contact on the VHF channels specified hereunder and, if technically feasible, on VHF channel 16.

In the waters specified hereunder, the navigators of vessels equipped with AIS shall use AIS for making the reports under aa) and bb) above. The vessel’s name and position shall be reported additionally by VHF radiotelephony on the channels specified hereunder.

7 Beladene Öl-, Gas- und Chemikalientankschiffe ab einer bestimmten Größe sind verpflichtet, ein- und auslaufend das küstenferne Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ als An- bzw. Auslaufbedingung gemäß Nr. 6 der Anlage zu § 1 Abs. 1 der AnlBV zu benutzen.

8 Fahrzeuge, die in den vorausliegenden Revieren tidegebunden fahren müssen und deshalb das Wegerecht in Anspruch nehmen, gelten als Wegerechtschiffe auf den Fahrtstrecken vom Feuerschiff GB oder von der Tiefwasserreede bis zur Jade, Weser oder Elbe. Sie haben dies der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ auf UKW-Kanal 80 zu melden. Sie gelten als manövrierbehinderte Fahrzeuge im Sinne von Regel 3 Buchstabe g KVR und müssen Lichter und Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b KVR führen.

Die Schifffahrt wird rechtzeitig über Bewegungen tidegebundener Fahrzeuge von der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ in Kenntnis gesetzt. Diese Sicherheitsmeldung wird im Abstand von 15 Minuten, beginnend jeweils im Anschluss an die Lagemeldung, auf UKW-Kanal 16 angekündigt und auf dem UKW-Kanal 79 bzw. 80 ausgestrahlt.
Zur Verkehrssicherung in der Jade-Ansteuerung werden einlaufende Großtanker von der Leuchttonne TG 2/Jade (TSS Terschelling–German Bight und TSS Jade Approach) bis zur Leuchttonne 19 (Jade) von einem Fahrzeug der Wasserschutzpolizei begleitet. Das Fahrzeug führt das Sichtzeichen Nr. 1 der Anlage II.1 (dauerndes blaues Funkellicht) nach der SeeSchStrO.

9 Die Kenntnis und Beachtung aller eingeführten Sicherungsmaßnahmen ist Voraussetzung für einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf. Die wesentlichen, von der Schifffahrt zu beachtenden Regelungen und Sicherheitsmaßnahmen (Schiffswegeführung, Nautischer Warn- und Nachrichtendienst, maritimes Verkehrssicherungssystem, Lotsenannahmepflicht) sind in dem VTS Guide Germany (BSH Nr. 2011) sowie in dem „Mariners’ Routeing Guide German Bight“ (BSH-Krt. Nr. 2910) zusammengefasst. Die Nichtbeachtung der Vorschriften kann als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld geahndet werden.

7 Item 6 of the Annex to Section 1 (1) of the Internal Waters (Entry Requirements) Ordinance makes it a requirement for laden oil, gas, and chemical tankers of a determined size to use the traffic separation scheme “German Bight Western Approach” when entering or leaving.

8 Vessels which, on account of draught constraints, must ride the tide on the Navigable Maritime Waterways they are heading for and must, therefore, exercise the right of way shall be deemed to be “right-of-way vessels” while proceeding en route from light-vessel GB or from the deep-water anchorage to the river Jade, Weser, or Elbe. Such vessels shall inform the VTS Centre “German Bight Traffic” on VHF channel 80. They shall be deemed to be “vessels restricted in their ability to manoeuvre” in terms of Rule 3 (g) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and shall exhibit the lights and shapes prescribed by Rule 27 (b) thereof.
Vessels in the vicinity will be informed in good time by the VTS Centre “German Bight Traffic” on the progress of tide-bound vessels. Such safety broadcasts will be announced at 15-minute intervals on VHF channel 16 and transmitted on VHF channel 79 or 80, immediately following the situation report.

To ensure the safety of traffic in the approaches to the river Jade, incoming large tankers will be accompanied between light-buoy TG 2/Jade (TSS Terschelling–German Bight and TSS Jade Approach) and light-buoy 19 (Jade) by a patrol boat of the water police. The patrol boat exhibits the light signal as referred to under Item 1 of Annex II.1 to the “SeeSchStrO” (continuous blue quick flashing light).

9 Knowledge and observance of all safety measures introduced are prerequisite to a safe and smooth traffic flow. Descriptions of the essential rules and safety measures to be observed by vessels (ship’s routeing measures; navigational warning and information service; maritime traffic control system; mandatory pilotage scheme) have been compiled in the VTS Guide Germany (BSH No 2011) and in the “Mariners’ Routeing Guide German Bight” (BSH Chart No 2910). Failure to observe relevant provisions may be prosecuted as an administrative offence, and an administrative fine may be imposed upon anyone failing to observe such provisions.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Besonders empfindliche Meeresgebiete (PSSA).**

(Siehe NfS-Heft 1/2013)

Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat weltweit Gewässer als so genannte „Besonders empfindliche Meeresgebiete“ (PSSAs) ausgewiesen. Innerhalb des Bearbeitungsgebietes des BSH sind folgende PSSAs zu beachten:

★ ***Particularly Sensitive Sea Area (PSSA).***

(See NfS issue 1/2013)

The International Maritime Organization (IMO) has designated sea areas worldwide as “Particularly Sensitive Sea Areas” (PSSAs). In the area of the BSH’s responsibility, the following PSSAs have been established:

PSSA	Vorschlagende(r) Staat(en)	Zusätzliche Schutzmaßnahmen[1]	Entschließung MEPC
Wattenmeer	Niederlande, Dänemark und Deutschland	Verbindlicher Tiefwasserweg	Oktober 2002 (Entschließung MEPC.101(48))
Westeuropäische Gewässer	Belgien, Frankreich, Irland, Portugal, Spanien und Vereinigtes Königreich	Verbindliches Schiffsmeldesystem	Oktober 2004 (Entschließung MEPC.121(52))
Ostseegebiet	Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden	Verkehrstrennungsgebiete, Tiefwasserweg, zu meidende Gebiete, verbindliches Schiffsmeldesystem, MARPOL-Sondergebiet, SO_x-Emissions-Überwachungsgebiet nach MARPOL	März 2004 (Entschließung MEPC.136(53))

PSSA	*suggest State*	*additional protection measures*[1]	*Resolution MEPC*
Wadden Sea	*Netherlands, Denmark and Germany*	*Mandatory Deep Water Route*	*October 2002 (Resolution MEPC.101(48))*
Western European Waters	*Belgium, France, Ireland, Portugal, Spain and the United Kingdom*	*Mandatory Ship Reporting System*	*October 2004 (Resolution MEPC.121(52))*
Baltic Sea Area	*Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden*	*traffic separation schemes, Deep Water Route, areas to be avoided, mandatory Ship Reporting System, MARPOL-Special Area, MARPOL SO_x Emission Control Area*	*March 2004 (Resolution MEPC.136(53))*

(BMVI WS24; IMO MEPC) 1/14

★ **Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS).**

(1/2013-Wiederholung)

Bei dem Automatic Identification System (AIS) handelt es sich um ein UKW Datenfunksystem zur Unterstützung der Schiffssicherheit im See- und Binnenbereich.

Schiffe, die mit einem AIS ausgerüstet sind, erhalten von allen anderen ausgerüsteten Schiffen automatisch und kontinuierlich Informationen über das Schiff und seine aktuellen Fahrdaten:

– Identität des Schiffs,
– seine exakte Position,
– Kurs und Geschwindigkeit,
– seine Vorausrichtung und Drehrate,
– Fahrzustand (vor Anker, behindert, ...).

Es besteht eine Ausrüstungspflicht nach SOLAS Kapitel V für Schiffe über 300 BRZ.

Das automatische Schiffsidentifizierungssystem soll stets in Betrieb sein, wenn das Schiff in Fahrt ist oder vor Anker liegt.

Es wird empfohlen, dass die vom AIS gelieferten Daten in die bordeigenen Navigationssysteme – insbesondere RADAR und ECDIS – integriert und so dem Bordpersonal zugänglich gemacht werden. Das System unterstützt die bordseitige Navigation (Kollisionsverhütung), landseitige Verkehrsüberwachung und -lenkung sowie auch Sonderaufgaben wie z. B. die Seenotrettung. AIS ist so konzipiert, dass die Schiffe autonom, d. h. ohne Landstation, in einem dynamischen Netzwerk arbeiten können.

Eine Landinfrastruktur wird jedoch aufgebaut, um AIS in die VTS-Zentralen zu integrieren.

★ ***Automatic Identification System (AIS).***

(1/2013-repetition)

The Shipborne Automatic Identification System (AIS) is a VHF transponder system aimed at improving the safety of navigation on inland and maritime waterways.

AIS equipped vessels maintain an automatic and continuous exchange of ship and manoeuvring data with other AIS equipped vessels:

– *identity of ship,*
– *exact position,*
– *course and speed,*
– *heading and rate of turn,*
– *navigational status (e. g. at anchor, restricted in ability to manoeuvre).*

Under SOLAS, Chapter V, carriage of AIS is mandatory on ships of 300 GT and upwards.

The Shipboard Automatic Identification System is designed to be continuously in operation while the ship is en route or at anchor.

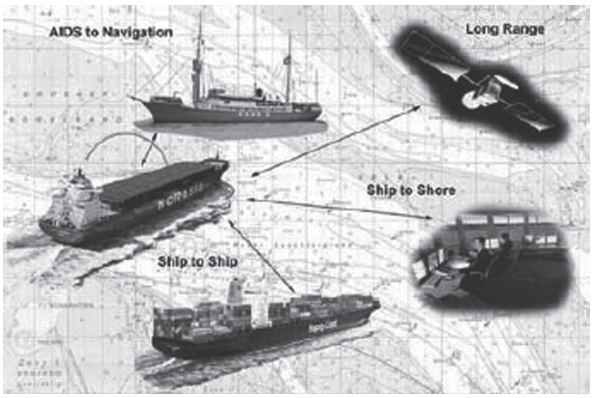
It is recommended that data provided by AIS be integrated into the ship's navigation system, especially radar and ECDIS, and in this way made accessible to the mariner. The system supports shipboard navigation (collision avoidance), coastal shipping traffic monitoring and control as well as special tasks like, e. g., rescue operations. AIS has been designed to enable ships to operate autonomously, i. e. without support from a shore station, within a dynamic environment.

However, a coastal infrastructure is being built up for the integration of AIS into Vessel Traffic Services (VTS).

[1] In dieser Übersicht sind nur die zusätzlichen Maßnahmen (APMs) aufgeführt, die per se als APM angegeben worden sind. Es können andere von der IMO beschlossene Maßnahmen in den festgelegten PSSAs zur Anwendung kommen. In einigen Fällen können auch nationale Maßnahmen von Bedeutung sein.
This table only lists those APM's that have been specifically identified as APM's per se. There may be other IMO-adopted measures in the designated PSSA. In some cases, national measures may also be relevant.

Vor dem Gebrauch eines automatischen Schiffsidentifizierungssystems soll der Benutzer die Grundgedanken des Systems verstehen und sich mit dem Betrieb der Ausrüstung vertraut machen.

Before using a Shipborne Automatic Identification System, the user should fully understand the principle of the system and become familiar with the operation of the equipment.



Der Benutzer ist verantwortlich für die vom eigenen Schiff an andere Schiffe gelieferten Daten und soll

- die gesendeten dynamischen Daten überwachen, hier insbesondere
  - die Position (muss in WGS 84 sein) sowie
  - die Schiffsvorausrichtung (synchron mit Schiffs-Kreisel)
- die reisebezogenen Daten sorgfältig und korrekt eingeben wie Navigationsstatus, Schiffstyp, Zielhafen (im UN/LOCODE[2]), ETA
- überprüfen, ob die statischen Daten wie MMSI, Schiffsname, Unterscheidungssignal, Antennenposition während der Installation richtig eingegeben wurden
- den AIS bei Verdacht einer Fehlfunktion z. B. durch Aussenden einer adressierten Meldung an ein anderes, entferntes Schiff zu testen (wird die Absendung vom Gerät bestätigt, ist die Kommunikation in Ordnung).

The user is responsible for the data transmitted from own ship to other ships and should

- *monitor the transmitted dynamic data such as*
  - *position (must be in WGS 84) and*
  - *heading (synchronised with ship's gyro)*
- *carefully and correctly input the voyage related data as navigational status, type of ship, port of destination (in UN/LOCODE[2]), ETA*
- *verify that the static data as MMSI, name of ship, call sign, antenna position has been input correctly during installation*
- *check the AIS performance if there is a risk of malfunction, e. g. by transmitting an addressed message to a distant ship (communication is ok if the unit indicates correct transmission).*

Bei Bedarf sollte ein Funktionstest durchgeführt werden, z. B. durch Senden einer adressierten Test-Mitteilung an ein entsprechend entferntes Schiff.
Ein manuell eingegebener Offset zur Position in WGS 84 sollte auf GPS-Empfängern, die Daten an andere Systeme wie den AIS liefern, **nicht verwendet werden**. Es sind GPS-Empfänger im Einsatz, die diese Einstellung für angeschlossene Systeme nicht erkennen lassen, sodass dann eine nicht korrekte Position verarbeitet oder (z. B. vom AIS) ausgesendet würde.
Wird AIS im Verkehr von Schiff zu Schiff für Zwecke der Kollisionsverhütung verwendet, so sollen nachstehende Punkte bedacht werden:

- der Benutzer soll sich mit der richtigen Auslegung der angezeigten Daten[3] vertraut machen.
- AIS ist nur eine **zusätzliche** Quelle für Informationen für die Schiffsführung. Es ersetzt keine Navigationshilfsmittel wie zum Beispiel die Zielverfolgung mittels Radar, sondern unterstützt sie.

If in doubt a performance check should be carried out, e. g. by transmitting an addressed test-message to a ship in appropriate distance.
*A manual offset to the WGS 84 position should **not be used** on GPS receivers that are providing position information to other navigation systems like the AIS; some GPS installations do not indicate this manual offset mode in the transmitted data, so that connected systems will process or transmit (e. g. the AIS) this position information incorrectly.*

Where AIS is used in ship-to-ship communications to assist in collision avoidance, the following points should be noted:

- *the user must become familiar with the correct interpretation of the displayed data[3].*
- *AIS is an **additional** source of navigational information for the ship's command. It does not replace, but support, other navigational systems such as radar target-tracking.*

[2] siehe IMO SN/Circ.244, auch als Beilage im NfS-Heft 31/2005
See IMO SN/Circ.244, also as enclosure in NfS issue 31/2005

[3] Siehe hierzu IMO Entschließung A.917(22) vom 29. November 2001 „Richtlinien für den bordseitigen Betrieb von automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS)" veröffentlicht im Verkehrsblatt Heft 21/2002 Nr. 204
See IMO Resolution A.917(22) of 29 November 2001 "Guidelines for the Onboard Operational Use of Shipborne Automatic Identification Systems (AIS)", published in the Gazette of the Federal Ministry of Transport, issue 21/2002 no. 204

– Die Benutzung von AIS entbindet den Wachoffizier nicht von seiner Verantwortung für die jederzeitige Einhaltung der Kollisionsverhütungsregeln.
– Nicht alle Schiffe sind mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem ausgerüstet. Der Wachoffizier soll sich stets darüber im Klaren sein, dass andere Schiffe, insbesondere Sportboote, Fischerboote und Kriegsschiffe, sowie manche landseitigen Küstenverkehrszentralen möglicherweise nicht mit automatischen Schiffsidentifizierungssystemen ausgerüstet sind.
– Der Wachoffizier soll sich stets darüber im Klaren sein, dass ein aufgrund einer verbindlichen Ausrüstungsvorschrift auf einem anderen Schiff eingebautes automatisches Schiffsidentifizierungssystem unter Umständen infolge einer fachlich begründeten Weisung des Kapitäns abgeschaltet sein kann.

Eine kompatible Variante des AIS (Class B im Gegensatz zum Class A AIS für die Berufsschifffahrt) wurde definiert, um insbesondere auch der Sportschifffahrt die Nutzung des AIS zu ermöglichen.
Weiterhin können Seezeichen mit speziellen AIS-Geräten (AIS AtoN; z. B. für die Kennzeichnung von Windparks) ausgerüstet werden. Sie senden regelmäßig spezifische Meldungen, die mit dem unten gezeigten Symbol dargestellt werden. AIS AtoN-Meldungen können auch für physisch nicht existierende Seezeichen gesendet werden (Virtuelle AtoN). Diese werden mit einem eigenen Symbol (siehe unten) dargestellt.
Seit Januar 2010 können AIS SARTs[4] anstelle bzw. zusätzlich zu Radar-SARTs mitgeführt werden. Werden diese Geräte im SAR Fall ausgelöst, so wird auf geeigneten Sichtgeräten (Radar/ECDIS) das unten gezeigte AIS SART-Symbol, zusammen mit der Meldung „SART ACTIVE“ dargestellt. Auf älteren Sichtgeräten, die das Symbol für den AIS SART noch nicht kennen, wird der AIS SART mit dem normalen Schiffssymbol dargestellt.

Symbol für AIS SART

Symbol für ein AIS AtoN

Symbol für ein virtuelles AtoN

Die Symbole für AtoNs werden zurzeit überarbeitet und können zukünftig anders dargestellt werden.

– *The use of AIS does not negate the responsibility of the officer of the watch to comply, at all times, with the Collision Regulations.*

– *Not all ships are fitted with a Shipboard Automatic Identification System. The officer of the watch should always be aware that other ships, and in particular leisure craft, fishing boats and warships, and some coastal shore stations including Vessel Traffic Service centres may not be fitted with AIS.*

– *The officer of the watch should always be aware that other ships, fitted with AIS as a mandatory carriage requirement, might switch off AIS under certain circumstances by professional judgement of the master.*

A compatible version of the AIS (Class B instead of Class A for SOLAS installations) has been defined intended to allow especially pleasure craft to participate in the AIS.
Aids to Navigation can also be equipped with AIS stations (AIS AtoN; e. g. for the identification of offshore-windfarms). AIS AtoNs transmit regularly specific messages which are displayed on the Display systems using the symbol shown below. AtoN messages can also be transmitted for not really existing Aids to Navigation (virtual AtoN). They are displayed with an own symbol (see below).

Since January 2010 AIS SARTs[4] can be carried instead or in addition to radar-SARTs. When activated in SAR cases it will be displayed on prepared Display systems (Radar/ECDIS) by displaying the following symbol in combination with the message “SART ACTIVE”. On older Display systems on which the AIS SART symbol is not yet implemented the AIS SART is displayed with the symbol of a normal vessel.

Symbol for AIS SART

Symbol of a real AtoN

Symbol of a virtual AtoN

The AtoN symbols are currently under modification and may be displayed differently in future.

(BSH S3) 1/14

★ **Ausrüstungspflicht mit Schiffsdatenschreibern (VDR).**
(1/2013-Wiederholung)

Der Schiffsdatenschreiber (**V**oyage **D**ata **R**ecorder, **VDR**) ist ein dem aus der Luftfahrt bekannten „Flugschreiber“ entsprechender bergungsfähiger Datenspeicher für den Einsatz auf Seeschiffen.
Entsprechend der im Kapitel V/Regel 20 des internationalen Schiffssicherheitsübereinkommens (SOLAS) geforderten Ausrüstungspflicht müssen alle Fahrgastschiffe und neugebauten Frachtschiffe ausge-

★ ***Mandatory carriage of Voyage Data Recorders (VDR).***
(1/2013-repetition)

*The shipborne **V**oyage **D**ata **R**ecorder (**VDR**), the equivalent of aircraft flight data recorders, is a recoverable data recorder for use on board seagoing vessels.*
According to the carriage requirement for VDR on board ships engaged on international voyages under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Chapter V/Regulation 20 all passenger

[4] Siehe hierzu IMO Entschließung MSC. 246(83)
See IMO Resolution MSC. 246 (83)

rüstet sein; bestehende Frachtschiffe sind ab 2006 mit einem sogenannten S-VDR (Simplified VDR) nachzurüsten.
Ein VDR besteht aus folgenden Hauptkomponenten:
– einer Zentraleinheit, die die Aufzeichnung der einlaufenden Schiffsdaten koordiniert,
– einem Datenträger, auf dem alle Daten so aufgezeichnet werden, dass sie mit einem geeigneten Gerät – an Bord und an Land – wiedergegeben werden können,
– einer bergungsfähigen Schutzkapsel, in der mindestens die Datenaufzeichnung der letzten zwölf Stunden einen Schiffsunfall „überlebt",
– einer Ersatzstromquelle (Sekundärbatterie), die die Betriebsfähigkeit für zwei Stunden sichert.

Die aufzuzeichnenden Daten bilden alle wichtigen Geschehnisse der nautischen Schiffsführung und des Schiffsbetriebes sehr detailliert für die zwölf zuvor abgelaufenen Stunden ab:

Navigationsinformationen (Aufzeichnung jede Sekunde): – Datum, Zeit – Schiffsposition – Kurs – Geschwindigkeit – Wassertiefe – Soll-Ruderlage
– Radarbild (alle 15 Sekunden)
Kontinuierliche Aufzeichnung: – Geräusche und Gespräche im Brückenhaus – UKW-Funkverkehr
Betriebsinformationen (nach jeder Veränderung bzw. jede Sekunde): – Hauptalarme gemäß IMO – Status von Hauptmaschine und Rudermaschine – Status von Öffnungen im Schiffsrumpf – Status von Schotten und Feuerschutztüren – Beschleunigungsaufnehmer (wenn vorhanden) – Windmesser (wenn vorhanden) – Optional weitere Maschinenbetriebsdaten für Pumpen, Lüfter, Generatoren usw.

Für einige spezielle Anforderungen an einen VDR gibt es im Bereich der Navigationsgeräte bisher keine Parallelen. Dazu gehören u. a. die extrem hohen Schutzeigenschaften, die für die bergungsfähige Datenkapsel gefordert werden:
– Aufschlag: 50 g
– Eindringung: 250 kg aus 3 m Höhe mit 10 cm Durchmesser der Aufschlagfläche
– Hochtemperaturfeuer: 1 100 °C für 1 Stunde
– Niedrigtemperaturfeuer: 260 °C für 10 Stunden
– Tiefseedruck: 6 000 m.

Die Schutzkapsel muss so gestaltet und an Bord aufgestellt werden, dass sie unter Wasser von einem Taucher oder einem ferngesteuerten Tauchfahrzeug geborgen werden kann. Um sie dort sicher orten zu können, ist sie mit einer batteriebetriebenen akustischen Unterwasserbake ausgestattet, die mindestens 30 Tage lang ein Peilsignal sendet.

Die etwas vereinfachte Form des VDR (S-VDR) ist für die Nachrüstung in existierende Frachtschiffe vorgesehen, und zwar
– ab 1. Juli 2006 bis 1. Juli 2009 für Schiffe größer 20 000 BRZ und
– ab 1. Juli 2007 bis 1. Juli 2010 für Schiffe größer 3 000 BRZ.

Vereinfachungen betreffen hauptsächlich die Möglichkeit einer leichten, aufschwimmenden Datenkapsel (z. B. in Kombination mit einer EPIRB) sowie den Anschluss der vorhandenen Sensoren.

vessels and new buildings of cargo vessels are required to carry a VDR; existing cargo vessels are to be retrofitted with an S-VDR starting in 2006.
A VDR has the following main components:
– *a central unit coordinating incoming data streams,*
– *a mass data storage device storing all incoming data in a format useful for later data retrieval on board or ashore,*
– *a final recording medium in a protective capsule, which contains the data records of the twelve hours preceding a marine casualty,*
– *a secondary power supply maintaining the operation for at least two hours.*

The VDR provides a detailed record of all important navigational operations and ship's operational data for the twelve hours leading up to and following an incident:

Recorded navigational information (every second): – *Date and time* – *Ship's position* – *Heading* – *Speed* – *Water depth* – *Commanded rudder angle*
– *Radar image (every 15 seconds)*
Continuous recording of: – *Noise and voice communication on the ship's bridge* – *VHF communication*
Ship's operation (triggered by changes or every second) – *Main alarms according to IMO* – *Status of main engine and rudder engine* – *Status of hull openings* – *Status of watertight and fire doors* – *Acceleration and hull stress sensors (if fitted)* – *Wind speed and direction sensors (if fitted)* – *Optionally additional ship's engine data for pumps, fans, generators and others*

Some specific features of VDR are unique among navigation devices, for example the extreme robustness required for the recoverable data protective capsule:

– *Shock: 50 g*
– *Impact: pin drop of 10 cm diameter from 3 metres height with 250 kg weight*
– *High temperature fire: 1 100 °C for 1 hour*
– *Low temperature fire: 260 °C for 10 hours*
– *Deep sea pressure: 6 000 metres.*

The data protective capsule has to be designed and mounted in such a way that it can be salvaged by a diver or ROV from a sunken ship. To ensure easy location of the capsule, it is fitted with an acoustic underwater beacon sending a signal for at least 30 days.

The simplified version of the VDR (S-VDR) is intended for the mandatory retrofit of existing cargo vessels in the period
– *from 1 July 2006 to 1 July 2009 for ships of 20 000 gross tonnage and upwards and*
– *from 1 July 2007 to 1 July 2010 for ships of 3 000 gross tonnage and upwards.*

Main differences can be found in the possibility of a small floatable data capsule (e. g. combined with an EPIRB) and in the interfacing of existing sensors.

Jederzeit ist es möglich, eine Sicherheitskopie der Daten der letzten 12 Stunden oder mehr zu erstellen. Dieser Datensatz kann an Bord vom VDR ausgelesen werden, ohne dabei die aktuelle Aufzeichnung zu unterbrechen. Eine Wiedergabe-Software, mit der die Daten zur Auswertung aufbereitet und wiedergegeben werden können, ist ebenfalls an Bord verfügbar, sodass sich Untersuchungsbehörden damit einen Überblick zu den Umständen eines Ereignisses verschaffen können.

At any time it is possible to initiate an emergency backup with the data of the previous 12 hours or more. These data can be retrieved from the VDR on board without interruption of the recording. A replay software to condition and replay the data is also available on board, to enable investigation authorities to collect information about the circumstances of an event.

Die Wiedergabe kann auch von der Besatzung benutzt werden, um sich nach einer Wartung oder Reparatur am VDR oder angeschlossenen Sensoren die einwandfreie Funktion zu prüfen.

The replay can be used by the crew to perform a function check after repair of VDR or connected sensors.

Wie Seeunfalluntersuchungen ergeben haben, kommt es immer wieder vor, dass keine oder nur unzureichende Daten vom VDR zur Verfügung stehen. Daher sei noch einmal darauf hingewiesen, dass einmal täglich der Status am Bediengerät abgelesen werden sollte.

As investigations of accidents have shown there are cases where no or only insufficient data are available from VDR. Therefore it shall be pointed out that the status on the control panel should be checked once per day.

Um einen sicheren Betrieb eines VDR/S-VDR zu gewährleisten und im Unglücksfall eine Sicherheitskopie anlegen zu können, ist es erforderlich, dass sich die Schiffsführung/Besatzung mit der Funktionalität des Gerätes vertraut macht und Hinweise aus dem Benutzerhandbuch beachtet. Wenn keine Datensicherung ausgelöst wird, werden die Daten überschrieben, sodass nach etwa 12 Stunden die Daten nicht mehr zur Verfügung stehen.

To ensure a safe operation of a VDR/S-VDR and in case of an accident the correct initiation of an emergency backup it is essential for the bridge team to be familiar with the functionality of the system and to mind the instructions of the user manual. If no emergency backup is initialised the data will be overwritten so that after a period of approx. 12 h the data are no longer available.

Eine jährliche Überprüfung des VDR/S-VDR durch qualifiziertes Personal ist vorgeschrieben. Hierbei soll überprüft werden, ob das System noch einwandfrei arbeitet und die Batterien noch genügend Kapazität haben, um das System bzw. den Sender über die geforderten Zeiträume mit Energie zu versorgen.

It is required to perform an annual survey of the VDR/S-VDR by qualified personnel. It shall be checked whether the system operates properly and whether the battery capacity is sufficient to ensure the power supply of the system or the transmitter, respectively, for the required period of time.

Am 1. Juli 2014 tritt ein überarbeiteter IMO Leistungsstandard für VDRs (MSC.333(90)) in Kraft, der für Neuausrüstungen ab diesem Zeitpunkt anzuwenden ist. Darin werden sowohl der Umfang der Datenaufzeichnung als auch die Verfügbarkeit deutlich verbessert.

On 1 July 2014 a revised IMO Performance Standards for VDRs (MSC.333(90)) will come into force, applicable for new installations after that date. Therein the capacity for data recording and availability are significantly improved.

Im Leistungsstandard sind zwei neue Speichermedien vorgesehen:

In the Performance Standards two new storage media are defined:

- Eine zusätzliche schwimmfähige Datenschutzkapsel, die auch die Anforderungen an eine EPIRB erfüllt, sowie
- ein Langzeitspeichermedium, das die Daten der letzten 30 Tage vorhält. Dadurch ist die manuelle Auslösung der Datensicherung nicht mehr erforderlich.

- *an additional float free capsule, also fulfilling the requirements for EPIRB, and*
- *a long term storage medium, containing the data of the past 30 days. Thereby the manual initiation of an emergency backup is not further required.*

Der Aufzeichnungszeitraum in den Kapseln wird von 12 Stunden auf 48 Stunden erweitert.

The time period for recording data in the capsules will be expanded from 12 h to 48 h.

In Zukunft bietet der VDR eine Selbsttestfunktion, bei der sich der VDR selber analysiert um sicher zu stellen, dass alle vorgeschriebenen Daten richtig aufgezeichnet werden.

Future VDR will provide a self test function analyzing own operation to ensure the proper recording of all required data.

Um die Qualität der Tonaufzeichnung auf der Brücke zu verbessern, wurde ein Kanal hinzugefügt. Außenmikrofone müssen in jedem Fall auf einem zusätzlichen Kanal aufgezeichnet werden.

To improve the quality of audio recording on the bridge on more channel is added. Outside microphones have to be recorded on an additional separate channel.

Zukünftig werden, sofern auf der Brücke vorhanden, Videoaufzeichnungen von zwei Radargeräte durchgeführt und, sofern vorhanden, auch das ECDIS-Video.

In the future video data of two radar systems, if installed on a bridge, and the video of an ECDIS, if installed, will be recorded.

Der Status aller vorgeschriebener Alarme auf der Brücke soll so aufgezeichnet werden, dass die Quelle identifizierbar ist.
Neigungswinkel und Rollbewegung, sowie das elektronische Logbuch, sofern vorhanden, werden ebenfalls vom VDR gespeichert.

The status of all alarms required on the bridge shall be recorded in a way to identify the source.

Heel angle and rolling motion as well as electronic logbook data, if available, shall be recorded by VDR.

(BSH S3) 1/14

★ **Verwendung von ECDIS-Systemen an Bord von Seeschiffen. Hinweis zu Anomalien in der Anzeige.**

(Siehe NfS-Heft 1/2013)

Amtliche elektronische Seekarteninformationssysteme – Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) sind zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und des maritimen Umweltschutzes zur Verwendung auf Schiffen unter deutscher Flagge als gleichwertiger Ersatz der Papierseekarten in Übereinstimmung mit Regel 19.2.1.4 Kapitel V SOLAS anerkannt.

In Regel 19.2.10 Kapitel V SOLAS ist die stufenweise Einführung einer ECDIS-Ausrüstungspflicht vorgesehen:

- Fahrgastschiffe von 500 BRZ und mehr, die am oder nach dem 1. Juli 2012 gebaut werden;
- Tankschiffe von 3 000 BRZ und mehr, die am oder nach dem 1. Juli 2012 gebaut werden;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 10 000 BRZ und mehr, die am oder nach dem 1. Juli 2013 gebaut werden;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 3 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 10 000 BRZ, die am oder nach dem 1. Juli 2014 gebaut werden;
- Fahrgastschiffe von 500 BRZ und mehr, die vor dem 1. Juli 2012 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[5] am oder nach dem 1. Juli 2014;
- Tankschiffe von 3 000 BRZ und mehr, die vor dem 1. Juli 2012 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[5] am oder nach dem 1. Juli 2015;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 50 000 BRZ und mehr, die vor dem 1. Juli 2013 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[5] am oder nach dem 1. Juli 2016;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 20 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 50 000 BRZ, die vor dem 1. Juli 2013 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[5] am oder nach dem 1. Juli 2017;
- Frachtschiffe, außer Tankschiffe, von 10 000 BRZ und mehr, jedoch weniger als 20 000 BRZ, die vor dem 1. Juli 2013 gebaut worden sind, spätestens bei der ersten Besichtigung[5] am oder nach dem 1. Juli 2018.

Die Entscheidung, ob bei der Ausrüstung eines Schiffes mit ECDIS vollständig auf das Mitführen von Papierseekarten verzichtet werden kann, lag laut Beschluss der IMO noch bis 2011 beim Flaggenstaat, nun gilt dies als generell anerkannt. Um die amtliche Papierseekarte an Bord von Seeschiffen vollständig durch ein ECDIS ersetzen zu können oder der Ausrüstungspflicht nachzukommen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

★ ***Carriage of ECDIS systems on board sea-going vessels. Note to display anomalies.***

(See NfS issue 1/2013)

Official Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) improve the safety and efficiency of navigation and contribute to the prevention of marine environmental pollution and are, therefore, recognized as legal equivalents to paper charts in compliance with Regulation 19.2.1.4, Chapter V, of the SOLAS Convention, on vessels flying the German flag.

In Regulation 19.2.10, Chapter V; of the SOLAS convention a gradual introduction of a mandatory ECDIS carriage requirement is stipulated:

- *passenger ships of 500 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2012;*
- *tankers of 3,000 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2012;*
- *cargo ships, other than tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2013;*
- *cargo ships, other than tankers, of 3,000 gross tonnage and upwards but less than 10,000 gross tonnage constructed on or after 1 July 2014;*
- *passenger ships of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2012, not later than the first survey[5] on or after 1 July 2014;*
- *tankers of 3,000 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2012, not later than the first survey[5] on or after 1 July 2015;*
- *cargo ships, other than tankers, of 50,000 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2013, not later than the first survey[5] on or after 1 July 2016;*
- *cargo ships, other than tankers, of 20,000 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage constructed before 1 July 2013, not later than the first survey[5] on or after 1 July 2017;*
- *cargo ships, other than tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards but less than 20,000 gross tonnage constructed before 1 July 2013, not later than the first survey[5] on or after 1 July 2018.*

According to IMO, until 2011 the final decision on whether the installation of an ECDIS on a particular vessel fully meets the carriage requirements for nautical publications was up to the flag state, now it is approved in general. To be recognized as a full replacement for official paper charts on board sea-going vessels or fulfillment of mandatory carriage requirement, ECDIS must meet the following requirements:

[5] Bezogen auf die einheitliche Interpretation des Begriff „first survey“ nach den SOLAS-Vorschriften (MSC.1/Circ.1290)
Refer to the Unified interpretation of the term “first survey” referred to in SOLAS regulations (MSC.1/Circ.1290

1 Die ECDIS-Anlage muss von einer für die Baumusterprüfung amtlich benannten Stelle gemäß den anwendbaren Anforderungen der IMO und der IEC (International Electrotechnical Commission) geprüft und zugelassen worden sein, und die aktuellen IHO-Normen zur Kartendarstellung erfüllen (s. IMO-Rundschreiben SN.1/Circ.266/Rev.1). Die aktuellen Normen sind auf der IHO-Webseite (http://www.iho.int/mtgdocs/enc/ECDIS-ENCStdsIn_Force.htm) aufgelistet.

2 Die ECDIS-Anlage muss für das zu befahrende Seegebiet mit amtlichen ENCs (Electronic Navigational Charts) betrieben werden. Amtliche ENC-Daten für Nord- und Mitteleuropa werden im IC-ENC (International Centre for ENCs) in Taunton (Großbritannien) bzw. im Datenzentrum PRIMAR Stavanger (Norwegen) zentral verwaltet (**ECDIS-Datendienst** siehe nachfolgende Mitteilung).

3 Stehen für das zu befahrende Seegebiet noch keine amtlichen ENC-Daten zur Verfügung, so kann dort ersatzweise mit amtlichen Rasterdaten im „RCDS-mode“ navigiert werden; jedoch ist für diese Seegebiete in diesem Falle zusätzlich ein **reduzierter** Satz berichtigter amtlicher Papierseekarten an Bord mitzuführen. Die Auswahl dieser Seekarten obliegt dem Schiffsführer. Sie soll sich nach folgenden Vorgaben richten:
   – zur Planung der beabsichtigten Reise oder Überfahrt Karten im Maßstab 1 : 750 000 bis 1 : 1 500 000;
   – zur Durchführung der geplanten Reise oder Überfahrt auf offener See Karten im Maßstab 1 : 100 000 bis 1 : 500 000;
   – zur Durchführung der geplanten Reise oder Durchfahrt in Küstengewässer mit hoher Verkehrsdichte oder bei der Ansteuerung von Revieren und Häfen Karten in einem besseren Maßstab als 1 : 100 000.

4 Die ECDIS-Anlage muss für einen möglichen Ausfall mit geeigneten Rückfalleinrichtungen (Back-up) für die sichere Beendigung der Schiffsreise abgesichert sein. Nach derzeitiger Vorschriftenlage kommt dafür:
   a) eine Doppelinstallation baugleicher ECDIS-Anlagen oder
   b) eine Installation einer zugelassenen ECDIS-Backup-Anlage zusätzlich zur ECDIS-Anlage oder
   c) das Mitführen eines **vollständigen** Satzes berichtigter amtlicher Papierseekarten in Frage.

   Die unter Punkt 3 erhobene Forderung nach dem Mitführen eines reduzierten Satzes aktueller berichtigter amtlicher Seekarten beim Gebrauch amtlicher Rasterdaten im „RCDS mode“ bleibt davon unberührt. Wird die Forderung nach einer Rückfalleinrichtung jedoch durch die Option 4 c) erfüllt, so kann der reduzierte Kartensatz selbstverständlich als Teil der Rückfalleinrichtung angesehen werden.

5 Entsprechend der Manila Änderungen 2010 zum STCW-Übereinkommen müssen Kapitäne und nautische Schiffsoffiziere einmalig ECDIS-Kompetenzen entsprechend dem IMO Model Course 1.27 (Edition 2012) nachweisen. Diese Regelung ist am 1. Januar 2012 mit einer Übergangszeit bis 31. Dezember 2016 in Kraft getreten.

1 The ECDIS system must have been type-tested and approved to the applicable IMO and IEC (International Electrotechnical Commission) performance standards by an officially appointed body (“notified body”), and must fulfill the current IHO standards (see IMO ciecular SN.1/Circ.266/Rev.1). The current IHO standards are listed on IHO web page (http://www.iho.int/mtg_docs/enc/ECDIS-ENC_StdsIn_Force.htm).

*2 Use of official ENCs (Electronic Navigational Charts) for the area to be navigated is mandatory with ECDIS. The official ENCs for Northern and Central Europe are held by the data centres IC-ENC (International Centre for ENCs) at Taunton (United Kingdom) and PRIMAR at Stavanger, Norway. (**ECDIS data service** see following information).*

*3 In case official ENC data for the area to be navigated are not yet available ECDIS is allowed to be operated in “RCDS mode” using official raster data. However, in this case, a **reduced** folio of up-to-date official paper charts has to be carried as well. The ship’s master is responsible for selecting suitable charts on the following basis:*

   – General route appraisal or ocean passage: medium-scale charts in the 1 : 750,000 to 1:1.500,000 range;
   – General route appraisal or open seas: medium-scale charts in the 1 : 100,000 to 1 : 500,000 range;
   – General route appraisal or navigation in congested coastal waters, pilotage waters or harbour approaches; charts having a scale larger than 1 : 100,000.

4 Suitable back-up arrangements for ECDIS must be provided to ensure safe arrival of the vessel at the port of destination in the event of an ECDIS failure. Under current provisions, the following options are possible:
   a) installation of two identical ECDIS, or
   b) installation of an approved ECDIS-Backup in addition to the ECDIS or
   *c) carriage of a **complete** folio of up-to-date official paper charts.*

   The requirement to additionally carry a reduced folio of up-to-date official charts when using official raster chart data in the “RCDS” mode, referred to under point 3 above, is not affected by this provision. If the mandatory back-up arrangement is provided by option 4 c), the reduced chart folio may, of course, be considered part of the back-up system.

5 According to the 2010 Manila amendment to STCW Convention and Code the masters and nautical officers have to show evidence of ECDIS competence according to IMO Model Course 1.27 (Edition 2012) once. This regulation has entereds into force on 1 January 2012 with a transition period until 31 December 2016.

Wenn die genannten fünf Voraussetzungen erfüllt sind, bedarf es weder seitens des BSH noch der BG Verkehr einer gesonderten Betriebsgenehmigung, um ECDIS-Anlagen anstelle der amtlichen Papierseekarte an Bord einzusetzen.

IHO – Hinweis zu ECDIS-Anomalien in der Anzeige

Bei der Internationalen Hydrographischen Organisation (IHO) sind eine Anzahl von Anomalien in der Darstellung und Alarmierung bei einzelnen ECDIS-Anlagen im Zusammenwirken von Hardware, Software und Daten identifiziert worden (s. IMO-Rundschreiben SN.1/Circ.312).

Unter Leitung der IHO werden diese Anomalien mit allen Beteiligten untersucht und bei Bedarf aktuelle Empfehlungen dazu herausgegeben (u. a. IHO-Rundschreiben CL 46/11, CL 91/12).

Die IHO und das BSH ermutigt alle ECDIS Anwender, falls sie es nicht schon getan haben, ihre ECDIS-Anlagen hinsichtlich Datendarstellung und Leistungsfähigkeit zu überprüfen. Die Daten und Unterlagen für die Prüfung sind weiterhin über die IHO Website **www.iho.int** verfügbar.

If all of the five above requirements are met, no additional approvals from the BSH or BG for Traffic and Transport are required for navigational use of ECDIS as a substitute for official paper charts.

IHO – Note to display anomalies in some ECDIS

The International Hydrographic Organization (IHO) has identified a number of anomalies of some ECDIS installations in display and alerting for certain combinations of hardware, software and data (see IMO Circular SN.1/Circ.312).

Under direction of IHO these anomalies will be explored by all parties involved and, if required, recommendations will be published (amongst others IHO Circulars CL 46/11, CL 91/12).

*The IHO and BSH to encourage ECDIS users that have not already done so to refer to the ECDIS data presentation and performance check. The data and documentation will remain accessible via the IHO website **www.iho.int** for the foreseeable future.*

(BSH S3/N2) 1/14

★ **ECDIS-Datendienst.**
(1/2013-Wiederholung)

Amtliche elektronische Seekarteninformationssysteme – Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) sind zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und des maritimen Umweltschutzes zur Verwendung auf Schiffen unter deutscher Flagge als gleichwertig mit Papierseekarten in Übereinstimmung mit Regel 19.2.1.4 Kapitel V SOLAS anerkannt. Voraussetzung für die Verwendung von ECDIS sind:

– zugelassene ECDIS-Geräte
– amtliche Electronic Navigational Charts (ENCs) und
– angemessene Redundanzvorrichtung für ECDIS.

Amtliche Raster Chart Display Systems (RCDS) können in Verbindung mit geeigneten Papierseekarten zur Navigation verwendet werden.

Unter dem Sammelbegriff „Electronic Chart System" (ECS) werden andere Elektronische Seekartensysteme zusammengefasst, die in der Berufsschifffahrt nur in Verbindung mit herkömmlichen Seekarten für die Navigation eingesetzt werden dürfen. Diese Systeme unterliegen nicht den Anforderungen der IMO.

Der **IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data** (Special Publication No 57, Edition 3.1.1), abgekürzt S-57, ist der internationale Standard für das Datenformat, nach dem ECDIS-Daten hergestellt und ausgetauscht werden. Ein Datensatz, der dem S-57-Standard entspricht, wird als ENC bezeichnet.

Die IHO strebt mit ihrem Konzept **„Worldwide Electronic Navigational Chart Database (WEND)"** für die Zukunft einen weltweiten ENC-Datendienst an, der ENC-Daten für den internationalen Seeverkehr zur Verfügung stellen soll. Es besteht aus einem Netzwerk regionaler Zentren (Regional Electronic

★ ***ECDIS Data Service.***
(1/2013-repetition)

Official Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) are capable of improving the safety and efficiency of navigation and of contributing to the prevention of pollution of the marine environment and are, therefore, recognized as legal equivalents to up-to-date paper charts in compliance with Regulation 19.2.1.4, Chapter V, of the SOLAS Convention, on vessels flying the German flag. The requirements for use of ECDIS are:

– *approved ECDIS system*
– *use of official Electronic Navigational Charts (ENCs) and*
– *appropriate back-up arrangement for ECDIS.*

Use of Official Raster Chart Display Systems (RCDS) for navigation is only allowed in combination with adequate paper charts.

The term "Electronic Chart System" (ECS) designates other types of electronic navigational charts which merchant shipping is only allowed to use in combination with traditional nautical paper charts. Such systems are not subject to the IMO regulations.

*The **IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data** (Special Publication No 57, Edition 3.1.1), or S-57, is the international standard for the data format used to produce and exchange ECDIS data. A data set conforming to the S-57 standard is defined as an ENC.*

*The IHO concept **"Worldwide Electronic Navigational Chart Database (WEND)"** is aimed at the development of a future worldwide ENC data service which will provide ENC data to international maritime shipping. It consists of a network of regional centres (Regional Electronic Navigational Chart Coordinating*

Navigational Chart Coordinating Centre, RENC), die die ENC-Daten der nationalen hydrographischen Dienste sammeln und vertreiben.

In Europa gibt es derzeit zwei regionale Zentren:
Das durch den britischen Hydrographischen Dienst (United Kingdom Hydrographic Office – UKHO) in Taunton betriebene RENC (IC-ENC) und das durch den norwegischen Hydrographischen Dienst betriebene RENC PRIMAR in Stavanger.

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.ic-enc.org und www.primar.org/

Centre, RENC) which collect and distribute the ENC data from the national hydrographic offices.

There presently exist two RENC in Europe:
IC-ENC (International Centre for ENCs) in Taunton, operated by the United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) and RENC PRIMAR in Stavanger operated by Norway's hydrographic office.

Additional information is available under:
www.ic-enc.org and www.primar.org/

(BSH N2) 1/14

★ **GNSS – Global Navigation Satellite Systems.**
(Siehe NfS-Heft 1/2013)

Unter der Abkürzung GNSS (**G**lobal **N**avigation **S**atellite **S**ystems) sind die verschiedenen weltweit nutzbaren Navigationssysteme zusammengefasst, das wohl bekannteste unter den Globalen Navigationssystemen ist das amerikanische GPS, parallel dazu wird das GLONASS-System von Russland betrieben.

GPS

Der Betreiber von GPS ist das amerikanische Verteidigungsministerium (DoD, Department of Defense), GPS wurde als Mehrzwecksystem mit dem Hauptziel der Verbesserung der Effektivität der militärischen Kräfte der USA und ihrer Verbündeten geplant. Für den zivilen Bereich ist GPS ein wichtiger Bestandteil der entstehenden globalen Informationsinfrastruktur, mit Anwendungen, die von der Kartographie und Geodäsie bis zur Verwaltung des internationalen Luftverkehrs und zu Untersuchungen der weltweiten Klimaveränderung reichen.

Genauigkeiten des GPS. Seit dem 1. Mai 2000 ist die künstliche Verschlechterung der für die öffentliche Nutzung zur Verfügung stehenden GPS-Signale, die „Selective Availability" (SA) abgeschaltet. Dieser Schritt wird mit den wachsenden Anforderungen ziviler Bereiche wie Transport, Suche und Rettung sowie Kommunikation an die global verfügbaren Genauigkeiten von Positionsbestimmungen begründet. Die von den GPS-Betreibern veröffentlichten durchschnittlichen Genauigkeiten für den Standard-Positioning-Service-Nutzer (SPS) werden mit 13 m horizontal und 22 m vertikal angegeben. Die USA behalten sich das Recht vor, das GPS-Signal regional beeinflussen zu können, wenn dies die nationale Sicherheit der USA erfordert.

DGPS-Nutzung. Die Genauigkeit und Zuverlässigkeit für den SPS-Nutzer kann durch lokale differentielle Korrekturverfahren (DGPS) nochmals gesteigert werden.

Eine Referenzstation misst an einem geographisch bekannten Ort die jeweiligen aktuellen Fehler der einzelnen Satelliten und stellt sie dem Nutzer als DGPS-Korrekturwerte in einem international standardisierten Format zur Verfügung.

In Deutschland werden für die Seefahrt drei Referenzstationen betrieben, auf Helgoland, in Groß Mohrdorf und in Zeven. Sie haben jeweils eine Reichweite von ca. 180 km. Durch die Nutzung von DGPS kann die Positionsgenauigkeit auf bis zu +/– 3 Meter gesteigert werden.

★ ***GNSS – Global Navigation Satellite Systems.***
(See NfS issue 1/2013)

*The abbreviation GNSS stands for **G**lobal **N**avigation **S**atellite **S**ystems and describes different world wide usable navigation systems. A well-known system is the American GPS, but in parallel the Russian operated system GLONASS is also available.*

GPS

This satellite navigation system, which is operated by the U.S. Department of Defense (DoD), had been developed originally as a multi-purpose system aimed primarily at improving the effectiveness of the military forces of the USA and its allies. In civilian use, GPS is an important component of the growing global information infrastructure, with applications ranging from cartography and geodesy to the administration of international air traffic and investigations into worldwide climate changes.

***Accuracy of GPS.** Since 1 May 2000, the signal degrading system "Selective Availability" (SA) has been out of operation. The reason for switching it off was the growing demands on the global availability and accuracy of position data for civilian applications such as transport, search and rescue, and communications. According to information provided by the operator of the system, the average accuracy available to users of the Standard Positioning Service (SPS) is approximately 13 metres horizontally and 22 metres vertically. The system is capable of degrading the GPS signal regionally, if required for protection of the national interests of the USA.*

***DGPS use.** The accuracy and reliability of the data available to SPS users can be improved by applying local differential GPS methods.*

A reference station at a known geographic position measures current errors of the individual satellites and provides the data as DGPS correction values in international standard format.

Three reference stations are operated in Germany: on Helgoland, in Groß Mohrdorf and in Zeven, each with an operational range of approx. 180 km. By using DGPS corrections the SPS position accuracy can be improved up to +/– 3 metres.

GLONASS
Dem russischen GLONASS (Globalnaya Navigatsionnaya Sputnikovaya Sistema) kommt momentan im Bereich der zivilen Schifffahrt keine große Bedeutung zu. Das russische System ist, wie das amerikanische GPS, vom Militär betrieben und dient somit im Wesentlichen den russischen Streitkräften.
Bei GLONASS sind seit Bestehen keine künstlichen Verschlechterungen, wie z. B. SA, aktiviert, es steht dem zivilen Nutzer zur Verfügung. Die Positioniergenauigkeit liegt in der gleichen Größenordnung wie beim zivil nutzbaren GPS.

GLONASS
The Russian GLONASS (Globalnaya Navigatsionnaya Sputnikovaya Sistema) doesn't play a significant role in maritime civil use. The Russian system is like the American GPS operated by the Russian military and is used mainly by the Russian armed forces.
The GLONASS system does not use any artificial degradation of signal, like SA, nor has there been any artificial degradation in the past, although the system is capable of SA and Antispoofing. The GLONASS system is available for civil users and offers a positioning service equal to GPS.

Galileo – Ein Projekt der EU
Das europäische Großprojekt nimmt Form an, derzeit sind vier Galileo Satelliten im Orbit und senden seither Galileo konforme Signale von einer Umlaufbahn in 23 000 km Höhe. In den kommenden Jahren wird die Anzahl der Galileo Satelliten auf 18 erhöht. Im Jahr 2018 wird dann eine Konstellation von 18 Satelliten vorrangig in Europa nutzbar sein, der Endausbau auf 27 Satelliten soll bis 2022 erfolgen.
An dem Galileo Projekt sind zahlreiche Mitgliedstaaten der EU, aber auch Länder wie Schweiz, Japan und Israel beteiligt. Die Kontrolle über das Galileo System obliegt dem EU Parlament und ist somit in vollem Umfang in ziviler Kontrolle, der Betreiber übernimmt für die Nutzung von Galileo gegenüber dem Nutzer, eine Funktionsgarantie.
Im Galileo System wird es im Gegensatz zu GPS 10 Navigationssignale geben sowie ebenfalls einen Rückkanal, der für SAR Dienste genutzt werden wird. Die Galileo Integritätsinformation stellt die einwandfreie Funktion des Systems für den Nutzer sicher. Es wird einen kommerziellen Dienst (CS commercial service) geben, der die Positionierung im cm-Bereich ermöglicht. Der freie Dienst (OS open service) wird die gleiche Genauigkeit aufweisen wie GPS, durch die zusätzliche Nutzung einer zweiten Frequenz wird es mit Galileo auch möglich, mit zivilen Empfängern kostenlos genauere Positionen zu bestimmen.
Die differential Dienste, Beacon im 300 kHz Seefunkband, sowie die SBAS Dienste werden auf Galileo erweitert.

Die Nutzung von kombinierten Galileo/GPS-Empfängern wird die Qualität und die Zuverlässigkeit von Navigationsdaten für diverse maritime und nichtmaritime Anwendungen deutlich verbessern.

Galileo – An EU project
One of the biggest European projects is becoming reality, today four satellites are in space broadcasting Galileo signals from an orbit plane at a height of 23,000 km. Within the upcoming years the number of Galileo satellites will be increased to 18. A constellation of 18 satellites will be available by 2018 covering mainly Europe. World-wide coverage will be available from 2022 with 27 operational satellites.
Numerous member states and also countries like Switzerland, Japan and Israel are participating in the Galileo project. The Galileo project is super-vised by the European Parliament – It is under civilian jurisdiction. The operator of the Galileo system will provide guarantees for the usage of the Galileo positioning service.
The Galileo system will provide 10 navigation signals from space, also one return path for SAR service. Galileo integrity service will provide reliable information on the Galileo system status to the user. The Galileo commercial service (CS) is capable of positioning down to the cm level. Galileo open service (OS) provides the same accuracy as GPS does for civil usage, combined with the second Galileo OS frequency precise positioning will be available for civil users at no further costs.

Differential services as the beacon stations, broadcasting in the maritime 300 kHz band, as well as SBAS services will be improved to provide Galileo corrections.
The use of combined Galileo/GPS receivers will improve the quality and reliability of navigation data used by several maritime and non-maritime applications.

(BSH S3) 1/14

★ **Zusammenhang zwischen dem geodätischen Bezug von Seekarten und der Positionsgenauigkeit von Satelliten-Navigationssystemen (GNSS).**
(1/2013-Wiederholung)
Die Positionsangaben von Satelliten-Navigationsempfängern für GPS, GLONASS und zukünftig GALILEO sind auf das geodätische Bezugssystem „World Geodetic System WGS84" bezogen. WGS84 weicht zum Teil nicht unerheblich von älteren regionalen geodätischen Bezugssystemen, die in einigen Seegebieten noch immer für Seekarten angewendet werden, ab. Lagedifferenzen zwischen WGS84 und solchen Bezugssystemen können sowohl in der geographischen Breite als auch in der Länge bis zu 0,3'

★ ***Relationship between the geodetic reference of charts and the positional accuracy of Global Navigation Satellite Systems (GNSS).***

(1/2013-repetition)
The position data supplied by satellite navigation systems for GPS, GLONASS, and in future GALILEO, are based on the geodetic reference system "World Geodetic System WGS84". However, in some respects WGS84 differs considerably from older regional geodetic reference systems, which are still used to chart certain sea areas. There may be differences of up to 0.3', both in geographic latitude and longitude between WGS84 and such other systems. Besides, as some charts are based on older

betragen. Hinzu kommt, dass aufgrund teilweise veralteter Kartengrundlagen die mit Hilfe von Satelliten-Navigationssystemen ermittelten Positionen genauer sein können als die kartierten Vermessungen z. B. für den Seegrund, schwimmende und feste Seezeichen, die bebaute Küstenlinie und andere Kartenelemente.
Die Hydrographischen Dienste sind bemüht, durch entsprechende Vermerke in den Karten Abweichungen gegenüber dem WGS bekannt zu geben. In den elektronischen Rasterkarten (z. B. ARCS des britischen Hydrographischen Dienstes) sind Korrekturdaten hinterlegt, die den Unterschied zwischen dem Bezugssystem des GNSS und den Kartendaten automatisch ausgleichen.
Nicht immer ist für das auf Seekarten verwendete Bezugssystem eine Beschickung zu WGS84 ausgewiesen bzw. werden aufgrund des Alters der Kartengrundlagen keine Angaben zum geodätischen Bezugssystem gemacht. In diesen Fällen, also bei vagen oder fehlenden Angaben hinsichtlich des Bezugssystems in den Karten, ist immer von den ungünstigsten Verhältnissen auszugehen.

source data, positions determined using satellite navigation systems may be more accurate than charted survey data, e. g. with regard to the sea bottom, fixed and floating marks, cultural features on the coastline, and other chart elements.

The Hydrographic Offices include notes in their charts informing users about deviations from WGS. Electronic raster charts (e. g. ARCS of UK Hydrographic Office) contain internal correction data which automatically compensate differences between the GNSS reference system and the chart data.

Charts using a particular reference system sometimes contain no correction for WGS84 or there may be no information at all about the geodetic reference system used due to the age of the source material. In such cases, where only vague information on the chart reference system is available, or none at all, navigation should always be based on the unfavorable assumption.

(BSH N2) 1/14

★ **Deutschland. Umstellung des Seekartennulls mit Bezug auf den niedrigstmöglichen Gezeitenwasserstand (SKN-LAT) in den amtlichen Seekarten der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen.**

(Siehe NfS-Heft 1/2013)

Bis Ende 2004 war das Niveau des Seekartennulls (SKN) im Bereich der deutschen Nordseeküste und der angrenzenden Tidegewässer auf der Höhe des mittleren Springniedrigwassers (MSpNW) festgelegt. Seit dem 1. Januar 2005 ist das SKN auf das Niveau des niedrigstmöglichen Gezeitenwasserstandes (Lowest Astronomical Tide, LAT) umgestellt. Durch diese Neufestsetzung wurde der Bezugshorizont „Seekartennull“ in den genannten Gebieten um etwa 0,3–0,6 m abgesenkt. Die Umstellung erfolgte in Umsetzung eines Beschlusses der International Hydrographic Organization (IHO) von 1993, der die Angleichung der Bezugshorizonte aller Nordseeanrainerstaaten zum Ziel hatte.

Umstellung ist abgeschlossen:
Die amtlichen Seekarten und die Karten für die Klein- und Sportschifffahrt des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) sind mit der letzten Karte 50 Deutsche Bucht 2013 abschließend auf LAT umgestellt worden.

Weitergehende Informationen, Kontaktadressen:
Das BSH hat in Zusammenarbeit mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nord und Nordwest (vormals WSDen Nordwest und Nord) ein kostenloses Faltblatt in deutscher Sprache herausgegeben, in dem über die Umstellung des Seekartenhorizontes informiert wird. Dieses Faltblatt wird in deutscher und englischer Sprache auch im Internet bereit gestellt und kann unter folgender Adresse abgerufen werden:
http://www.bsh.de/de/Produkte/Infomaterial/Seekartennull/index.jsp

★ ***Germany. Change to Lowest Astronomical Tide (LAT) as Chart Datum for the official nautical charts of the Federal Republic of Germany completed.***

(See NfS issue 1/2013)

Until the end of 2004, Mean Low Water Springs (MLWS) was used as Chart Datum for nautical charts of the German North Sea coast and adjacent tidal waters. On 1 January 2005, the level of the Lowest Astronomical Tide (LAT) was established as Chart Datum, which is 0.3–0.6 m lower than MLWS at most German tide stations. The change from MLWS to LAT was made to implement a resolution of the International Hydrographic Organization (IHO) of 1993 which was aimed at harmonizing the Chart Datums of all North Sea states.

Change is completed:
With the last chart 50 Deutsche Bucht all nautical charts and small-craft charts issued by Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) have been changed to LAT finally in 2013.

Further information and addresses:
A German-language leaflet informing about the change of Chart Datum, prepared in co-operation with the Federal Waterways and Shipping Agency, Nord and Northwest Region Office (former regional Waterways and Shipping Directorates), is available from the BSH free of charge. German and English language versions of the leaflet are also available on the Internet at:

http://www.bsh.de/en/Products/Information_material/Chart_Sounding_Datum/index.jsp

(BSH N2) 1/14

★ **Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme.**

(Siehe NfS-Heft 1/2013)

Der IMO wird als einzigem internationalen Gremium zuerkannt, auf Antrag einer oder mehrerer Regierungen Schiffsmeldesysteme zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, zur Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Seefahrt und zum Schutz der Meeresumwelt auf Hoher See zu beschließen. Die Schiffsmeldesysteme können für alle Schiffe, für bestimmte Schiffe oder für Schiffe, die bestimmte Ladungen befördern, verbindlich vorgeschrieben werden. Der Kapitän eines Schiffes muss die Vorschriften für beschlossene verbindliche Schiffsmeldesysteme einhalten und der zuständigen Behörde alle entsprechend den Bestimmungen des jeweiligen Systems verlangten Angaben melden. Die Beteiligung von Schiffen entsprechend den Bestimmungen der beschlossenen Schiffsmeldesysteme ist für die betreffenden Schiffe gebührenfrei (Regel 11 Kapitel V SOLAS).

Aufstellung der von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffsmeldesysteme:

★ ***Notification of mandatory ship reporting systems adopted by IMO.***

(See NfS issue 1/2013)

IMO is recognized as the only international body authorized to adopt, upon proposal by one or several Governments, ship reporting systems in order to contribute to the safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment. Participation in ship reporting systems may be made mandatory for all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes. The ship's master is required to comply with the requirements of the adopted reporting systems and to report to the competent authority the complete information required under such systems. The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems is free of charge for such ships (Regulation 11, Chapter V, SOLAS).

List of mandatory ship reporting systems adopted by IMO:

Ostsee/*Baltic Sea*
- In the Gulf of Finland (GOFREP)
- On the approaches to the Polish ports in the Gulf of Gdańsk (GDANREP)
- In the Sound between Denmark and Sweden (SOUNDREP)
- In the Great Belt Traffic area (BELTREP)

Westeuropäische Gewässer/*West European waters*
- In the Barents Area (Barents SRS)
- In Greenland Waters (GREENPOS & COAST CONTROL)
- Off the southwest coast of Iceland (TRANSREP)
- The Western European Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)
  (West European Tanker Reporting System – WETREP)
- In the Strait of Dover/Pas-de-Calais (CALDOVREP)
- Off Les Casquets (MANCHEREP)
- Off Ushant (OUESSREP)
- Off Finisterre (FINREP)
- Off the Coast of Portugal (COPREP)
- Canary Island (CANREP)

Mittelmeer und Schwarzes Meer/*Mediterranean Sea and Black Sea*
- In the Strait of Gibraltar (GIBREP)
- In the Strait of Bonifacio (BONIFREP)
- In the Adriatic Sea (ADRIREP)

Australien/*Australia*
- In the Torres Strait and the Inner Route of the Great Barrier Reef (REEFREP)

Malaiischer Archipel/*Malysian Archipelago*
- In the Straits of Malacca and Singapore (STRAITREP)

Mittelamerika, Pazifische Küste/*Central America, Pacific coast*
- The Papahānaumokuākea Marine National Monument, Particularly Sensitive Sea Area (PSSA), (CORAL SHIPREP)
- In the Galapagos Particularly Sensitive Sea Area (PSSA), (GALREP)

Westlicher Nordatlantik, Golf von Mexiko, Karibisches Meer/
Western North Atlantic Ocean, Gulf of Mexico, Caribbean Sea
Systems for protecting North Atlantic right whales in the sea areas off the northeastern and southeastern coast of the United States

Asien, Pazifische Küste/*Asia, Pacific coast*
In the waters off Chengshan Jiao promontory

Die vorgenannten Schiffsmeldesysteme sind in dem deutschen nautischen Informationssystem bzw. in den nautischen Veröffentlichungen anderer Hydrographischer Dienste aufgeführt. Berichtigungen und Ergänzungen zu dieser Aufstellung werden über die NfS bekannt gemacht.

The above ship reporting systems are listed in the German nautical information system and/or the nautical publications of other Hydrographic Offices. Corrections and additions to this list are published in NfS (German notices to mariners).

(BMVI WS23) 1/14

★ **Bekanntmachung über die von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme außerhalb der Küstenmeere.**
(1/2013-Wiederholung)

Der IMO wird als einzigem internationalen Gremium zuerkannt, auf Antrag einer oder mehrerer Regierungen Schiffswegeführungssysteme zum Schutz des menschlichen Lebens auf See zur Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Seefahrt und zum Schutz der Meeresumwelt auf Hoher See zu beschließen. Die Schiffswegeführungssysteme können für alle Schiffe, für bestimmte Schiffsarten oder für Schiffe, die bestimmte Ladungen befördern, verbindlich vorgeschrieben werden. Jedes Schiff muss ein von der IMO beschlossenes Wegeführungssystem anwenden, das für seine Art oder Ladung verbindlich vorgeschrieben ist, sofern nicht aus zwingenden Gründen ein bestimmtes System nicht angewendet werden kann. Derartige Gründe sind im Schiffstagebuch einzutragen (Regel 10 Kapitel V SOLAS).

Bekanntmachung der von der IMO beschlossenen verbindlichen Schiffswegeführungssysteme:

★ ***Notification of mandatory ships' routeing systems adopted by IMO outside the territorial seas***
(1/2013-repetition)

IMO is recognized as the only international body authorized to adopt, upon proposal by one or several Governments, ships' routeing systems in order to contribute to the safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment. Participation in ships' routeing systems may be made mandatory for all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes. A ship shall use a mandatory ships' routeing system adopted by IMO as required for its category or cargo carried unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routeing system. Any such reason shall be recorded in the ships' log (SOLAS Chapter V, Regulation 10).

Notification of mandatory ships' routeing systems adopted by IMO:

Mandatory route for tankers from North Hinder to the German Bight and vice versa
Mandatory no anchoring area in the approaches to the Gulf of Venice
Mandatory no anchoring areas in the Tortugas Ecological Reserve and Tortugas Bank
Mandatory no anchoring area at El Paso Energy Bridge deepwater port in the Gulf of Mexico
Mandatory no anchoring areas for all ships on Flower Garden Banks coral reefs
Mandatory no anchoring areas on Sharks Bank and Long Shoal
Mandatory no anchoring areas in the vicinity of the "Excelerate northeast Gateway Deep Water Ports"

(BMVI WS23) 1/14

★ **Bekanntmachung über die von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete.**
(Siehe NfS-Heft 1/2013)

Regel 10 KVR enthält international verbindliche Vorschriften über das Verhalten von Fahrzeugen im Bereich von Verkehrstrennungsgebieten. Diese Regel gilt uneingeschränkt in allen Verkehrstrennungsgebieten, die von der IMO angenommen worden sind (vgl. KVR Regel 10 Buchstabe a i. V. m. § 6 der Verordnung zu den Internationalen Regeln). Daneben gibt es eine Anzahl von Verkehrstrennungsgebieten in nationalen Gewässern, die nicht von der IMO festgelegt worden sind und für die von den zuständigen Regierungen z. T. von Regel 10 abweichende nationale Vorschriften erlassen worden sind. Um

★ ***Notification of traffic separation schemes adopted by IMO.***
(See NfS issue 1/2013)

COLREG Rule 10 contains internationally mandatory regulations for the conduct of vessels in or near traffic separation schemes. This rule has unrestricted applicability in all traffic separation schemes which have been adopted by IMO (see COLREG Rule 10 (a) in connection with Art. 6 of the Ordinance for the implementation of the International Regulations). In addition, there exist a number of traffic separation schemes in national waters which have not been adopted by IMO but have been established by the competent national authorities and may differ from Rule 10. To avoid misunderstandings, a complete list

Missverständnisse zu vermeiden, wird nachstehend eine vollständige Aufstellung der Verkehrstrennungsgebiete bekannt gemacht, die bislang von der IMO angenommen worden sind und auf die Regel 10 der KVR Anwendung findet.
Zahlreiche Verstöße gegen Regel 10 der KVR geben weiterhin Veranlassung, auf die strikte Befolgung dieser Regel hinzuweisen. Bei Nichtbefolgung muss mit beachtlichen Geldbußen und in besonders schweren Fällen mit Freiheitsentzug gerechnet werden. Außerdem können durch das Aufbringen und Festhalten von Schiffen in Häfen erhebliche wirtschaftliche Nachteile entstehen.
Aufstellung der von der IMO angenommenen Verkehrstrennungsgebiete – Stand Dezember 2013:

of traffic separation schemes is provided in the following which have been adopted by IMO and to which COLREG Rule 10 applies.

Numerous violations of COLREG still make it necessary to require strict compliance with these Regulations. Non-compliance may be punished with considerable fines and even imprisonment in particularly severe cases. Besides, severe economic damage may result from the seizure and detention of vessels in ports.

List of traffic separation schemes adopted by IMO – status December 2013:

1 Ostsee/*Baltic Sea*
- Off Sommers Island
- Off Hogland (Gogland) Island
- Off Rodsher Island
- Off Kalbådagrund Lighthouse
- Off Porkkala Lighthouse
- Off Hankoniemi Peninsula
- Off Köpu Peninsula (Hiiumaa Island)
- The Åland Sea
- In Norra Kvarken
- West Klintehamn
- North Hoburgs Bank (ehemals Off Gotland Island)
- South Hoburgs Bank
- Midsjöbankarna
- Off Öland Island
- In Bornholmsgat
- On the approaches to the Polish ports in the Gulf of Gdańsk
- Słupska Bank
- Adlergrund
- North of Rügen
- South of Gedser
- Off Falsterborev
- In the Sound
- Off Kiel Lighthouse
- Between Korsoer and Sprogoe
- At Hatter Barn

2 Westeuropäische Gewässer/*Western European waters*
- Off the coast of Norway from Vardø to Røst
  - Off Vardø
  - Off Slettnes
  - Off North Cape
  - Off Sørøya
  - Off Torsvåg
  - Off Andenes
  - Off Røst (1)
  - Off Røst (2)
- Off the south-west coast of Iceland
  - North-west of Garöskagi
  - South-west of the Reykjanes Peninsula
- Off the western coast of Norway
- Off the southern coast of Norway
- Elbe approach
- Terschelling–German Bight
- Jade approach
- German Bight western approach
- Off Texel
- In the approaches to IJmuiden
- In the approaches to Hook of Holland and at North Hinder

Off Vlieland, Vlieland North and Vlieland Junction
Off Friesland
East Friesland
West Friesland
Off Botney Ground
Off Brown Ridge
At West Hinder
In the approaches to the River Humber
In the SUNK area and in the northern approaches to the Thames Estuary
Sunk Traffic Separation Scheme South
Sunk Traffic Separation Scheme East
Sunk Traffic Separation Scheme North
In the Strait of Dover and adjacent waters
Off Land's End, between Seven Stones and Longships
South of the Scilly Isles
West of the Scilly Isles
Off Fastnet Rock
Off Smalls
Off Tuskar Rock
Off Skerries
In the North Channel
Off Neist Point in the Minches
In Liverpool Bay
Off Casquets
Off Ushant
Off Finisterre
Off Cape Roca
Off Cape S. Vicente
The Canary Islands
At Banco del Hoyo

3 Mittelmeer–Schwarzes Meer/*Mediterranean Sea and Black Sea*
In the Strait of Gibraltar
Off Cabo de Gata
Off Cape Palos
Off Cape La Nao
Off Cani Island
Off Cape Bon
In the Adriatic Sea
In the North Adriatic Sea
Approaches to Gulf of Trieste
Approaches to Gulf of Venice
In the Gulf of Trieste
Approaches to/from Koper
Approaches to/from Monfalcone
Saronicos Gulf
Off the Mediterranean coast of Egypt
In the approaches to the port of Thessaloniki
Strait of Istanbul – North approach
Strait of Istanbul
Strait of Istanbul – South approach and Sea of Marmara
Strait of Canakkale
Strait of Canakkale – South-west approach
Between the ports of Odessa and Ilichevsk
In the approaches to the ports of Odessa and Ilichevsk
In the area off south-western coast of the Crimea
In the southern approaches to the Kerch Strait

4 Indischer Ozean und angrenzende Gewässer/
Indian Ocean and adjacent waters
In the Gulf of Suez
In the entrance to the Gulf of Aqaba
Near the deep-water route leading to Jazan Economic City Port
West and south of Hanish Al Kubra
East of Jabal Zuqar Island
In the Strait of Bab el Mandeb
Off Ras Al Hadd
Off Ra's al Kuh
In the Strait of Hormuz

Tunb-Farur
Between Zaqqum and Umm Shaif
In the approaches to Ras Tanura and Ju'aymah
Marjan/Zuluf
Approaches to the port of Ra's al Khafji
Off Mina Al-Ahmadi
Off Dondra Head
Off the Alphard Banks
Off the FA Platform

5 Südostasien/*South-east Asia*
At One Fathom Bank
Port Klang to Port Dickson
Port Dickson to Tanjung Keling
Malacca to Iyu Kecil
In the Singapore Strait (Main Strait)
Singapore Strait (Off St. John's Island)
Singapore Strait (Off Changi/Pulau Batam)
At Horsburgh lighthouse area
In the East Lamma and Tathong Channels

6 Australien/*Australia*
South of Wilson Promontory in the Bass Strait
In the Bass Strait

7 Nordamerika, Pazifische Küste/*North America, Pacific coast*
In Prince William Sound, Alaska
In the Strait of Juan de Fuca and its approaches
In Puget Sound and its approaches
In Haro Strait, Boundary Pass, and in the Strait of Georgia
Off San Francisco
In the Santa Barbara Channel
In the approaches to Los Angeles–Long Beach

8 Mittelamerika, Pazifische Küste/*Central America Pazific coast*
In the approaches to Salina Cruz
On the Pacific Coast of Panama (geplant/*planned* 2014*)*

9 Südamerika, Pazifische Küste/*South America, Pacific coast*
Landfall and approaches to Talara Bay
Landfall and approaches to Paita Bay
Landfall off Puerto Salaverry
Landfall and approaches to Ferrol Bay (Puerto Chimbote)
Approaches to Puerto Callao
In the approaches to Puerto Pisco
Landfall and approaches to San Nicolas Bay
Landfall and approaches to Puerto Ilo
In the approaches to Arica
In the approaches to Iquique
In the approaches to Antofagasta
In the approaches to Quintero Bay
In the approaches to Valparaiso
In the approaches to Concepcion Bay
In the approaches to San Vicente Bay
In the approaches to Punta Arenas

10 Westlicher Nordatlantik, Golf von Mexiko, Karibisches Meer/
Western North Atlantic Ocean, Gulf of Mexico, Caribbean Sea
In the approaches to Chedabucto Bay
In the Bay of Fundy and approaches
In the approaches to Portland, Maine
In the approach to Boston, Massachusetts
In the approaches to Narragansett Bay, Rhode Island and Buzzards Bay, Massachusetts
Off New York
Off Delaware Bay
In the approaches to Chesapeake Bay
In the approaches to the Cape Fear River
In the approaches to Galveston Bay
In the approaches to the Port of Veracruz

Off Cabo San Antonio
Off La Tabla
Off Costa de Matanzas
In the Old Bahama Channel
Off Punta Maternillos
Off Punta Lucrecia
Off Cabo Mays
At the approaches to Puerto Cristobal (geplant/*planned* 2014)

11 Asien, Pazifische Küste/*Asia, Pacific coast*
In the fourth Kuril Strait
In the Proliv Bussol
Off the Aniwa Cape
In the approaches to the Gulf of Nakhodka
Off the Ostrovnoi Point
In the waters off Chengshan Jiao Promontory

Die vorgenannten Verkehrstrennungsgebiete sind in deutschen Seekarten bzw. Seekarten anderer Hydrographischer Dienste eingedruckt. Berichtigungen und Ergänzungen zu dieser Aufstellung werden über die NfS bekannt gemacht.

The above traffic separation schemes are shown in German charts and in the charts of other Hydrographic Offices. Corrections and additions to this list are published in NfS (German notices to mariners).

(BMVI WS23) 1/14

★ **Ostsee. Empfehlung der Kommission der Lotsenverwaltungen.**
(1/2013-Wiederholung)

Die Kommission der Lotsenverwaltungen der Ostsee-Anrainerstaaten empfiehlt

a) Kapitänen von Schiffen, die durch ihren Tiefgang behindert sind,
b) Kapitänen von Schiffen, die nicht in einem der Ostsee-Anrainerstaaten registriert sind und selten das betreffende Gebiet befahren, und
c) Kapitänen von beladenen Öl-, Gas- und Chemikalientankschiffen – unabhängig von ihrer Größe –,

und sich auf dem Weg zu oder von einem Hafen an der Ostsee befinden, sich der Dienste eines von der zuständigen Behörde eines Ostsee-Anrainerstaates zugelassenen Überseelotsen zu bedienen.

★ ***Baltic Sea. Recommendation of the Baltic Pilotage Authorities Commission.***
(1/2013-repetition)

The Baltic Pilotage Authorities Commission of the Baltic Sea States recommends that

a) the masters of vessels constrained by their draught,
b) the masters of vessels which are not registered in a Baltic Sea State and who seldom navigate in the area, and
c) the masters of vessels carrying oil, gas, or chemicals – irrespective of the vessel's size

which are en route to or from a Baltic Sea port should request pilotage by a deep sea pilot who has been certified by a competent authority in one of the Baltic Sea States.

(BMVI WS22) 1/14

★ **Ostsee. Sichere Navigation in der Kadetrinne (Kadetrenden). Warnung.**
(1/2013-Wiederholung)

Zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der Kadetrinne (Kadetrenden) ist die von der IMO vorgegebene Wegeführung seit Januar 2002 in Kraft; sie ist in der Abbildung mit der dazugehörigen Betonnung eingezeichnet.
Schiffen, die aufgrund ihres Tiefgangs den Tiefwasserweg nicht benutzen müssen, wird empfohlen außerhalb des Tiefwasserweges zu fahren, wobei ostgehende Schiffe S-lich und O-lich und westgehende Schiffe W-lich und N-lich des Tiefwasserweges im TSS South of Gedser fahren sollten.
Die zwischen dem Verkehrstrennungsgebiet und der deutschen Küste eingerichtete Küstenverkehrszone ist zu beachten.
Schiffe zum oder vom Bornholmsgat sollen auf der Reise zwischen der Kadetrinne und dem TSS In Bornholmsgat auch das TSS North of Rügen nutzen.
Die Kadetrinne ist 15 sm lang und 3 sm breit mit 20 bis 30 m Wassertiefe. Sie beginnt etwa 5 sm S-lich von Gedser Rev und verläuft NNO-wärts, annähernd 1 sm am Gedser Rev vorbei. In der Rinne sind einige Stellen mit 12 bis 19 m Wassertiefe.

Gedser Rev erstreckt sich von Gedser Odde mit Wassertiefen von etwa 5 bis 10 m 8 sm SO-wärts bis an das Verkehrstrennungsgebiet in der Kadetrinne heran. Das Riff besteht aus einem an vielen Stellen durch tiefe Rinnen unterbrochenen Rücken aus Kalkstein, bedeckt mit Sand und kleinen Steinen. Das Riff fällt besonders an der NO-Seite steil ab und ist daher schwer anzuloten.

Winde, die über dem Nordsee- und Ostseeraum aus den Richtungen Südwest über Nordwest bis Nordost wehen, erzeugen einwärts setzende O-liche und NO-liche Strömungen. Bei Winden aus Nordost über Ost bis Südwest setzt die Strömung nach Südwesten. Im Frühjahr ist die Strömung am stärksten, sie verringert sich im Sommer und steigt von Herbst zum Winter wieder an. Bei stürmischen Ost- und Westwinden kann die Strömung 3 bis 4 sm/h erreichen. Die Strömung setzt quer über das Gedser Rev.

Etwa 50 000 Schiffe passieren jährlich die Kadetrinne auf dem Weg in die östliche Ostsee und umgekehrt.
Während der letzten 10 Jahre sind mehr als 12 Schiffe in der Kadetrinne festgekommen. Ursächlich für das Festkommen war eine fehlerhafte Navigation und die Nichteinhaltung der in den amtlichen Seekarten ausgewiesenen Tiefwasserrinne.

Dies betraf hauptsächlich Tanker und Massengutschiffe über 11 m Tiefgang, bei denen die Schiffsführung außerhalb der tiefsten Rinne navigierte.

Schiffsführern auf Schiffen wird empfohlen, zugelassene ECDIS-Anlagen und amtliche ENC-Daten für die sichere Durchfahrt der Kadetrinne zu verwenden.

★ *Baltic Sea. Safe navigation in the Kadetrenden (Kadetrinne). Warning.*
(1/2013-repetition)

To improve safety and easy flow of maritime traffic in the Kadetrenden (Kadetrinne) the new routeing system agreed by IMO has been in force since January 2002. The figure indicates the new routeing system with the buoyage.
Ships, other than ships which because of their draught must use the DW Route, are recommended to use the areas outside the DW Route, in such a manner that eastbound ships proceed on the south and east side of the DW Route and westbound ships on the west and north side of the DW Route.
The Inshore Traffic Zone established between the TSS and the German coast has to be observed.

Vessels bound for or coming from Bornholmsgat should also use the TSS North of Rügen on their voyage between Kadetrenden and TSS In Bornholmsgat. he Kadetrenden (Kadetrinne) is 15 nautical miles long and 3 nautical miles wide; its water depth ranges between 20 and 30 metres. The Kadetrenden (Kadetrinne) starts at a point situated about 5 nautical miles to the South of Gedser Rev and runs in a north-to-northeasterly direction at a distance of approximately one nautical mile from Gedser Rev. Along the channel, there are areas where the depth of water is between 12 and 19 metres.
Gedser Rev (with water depths between 5 and 10 metres) starts at Gedser Odde, runs in a south-easterly direction, and extends right into the traffic separation scheme in the Kadetrenden (Kadetrinne). The reef consists of a ridge of limestone, which is interrupted by a multitude of deep incisions and is covered with sand and pebbles. The reef is steeply sloped at its north-easterly side, which makes it hard to identify by echo-sounding equipment.
Winds blowing in the North Sea and Baltic Sea regions from south-westerly to north-westerly to north-easterly directions will generate inward currents in easterly to north-easterly directions. When winds are blowing from north-easterly to easterly to south-westerly directions, currents will set towards the south-west. They are most powerful in spring, will decrease in their intensity over summer, and will increase again in their intensity from autumn into winter. Local currents may reach speeds of 3 to 4 nautical miles per hour in easterly or westerly storms and will usually set right across Gedser Rev.
About 50 000 vessels sail annually through the Kadetrenden (Kadetrinne) on their way into or out of the Baltic Sea proper.
Over the past 10 years, a total of more than 12 vessels have run aground in the Kadetrenden (Kadetrinne). Causes for those groundings were invariably faulty navigation and non-compliance with the requirement to keep to the deep-water channel depicted in the official charts.
Particularly the groundings of tankers and of large bulk carriers with draughts exceeding 11 metres clearly indicate that masters have not kept to the deepest part of the channel.
Masters are recommended to use type approved ECDIS equipment and officially issued ENC data for the passage through the Kadetrenden (Kadetrinne).

(BMVI WS23; IMO SN.1/Circ.263) 1/14

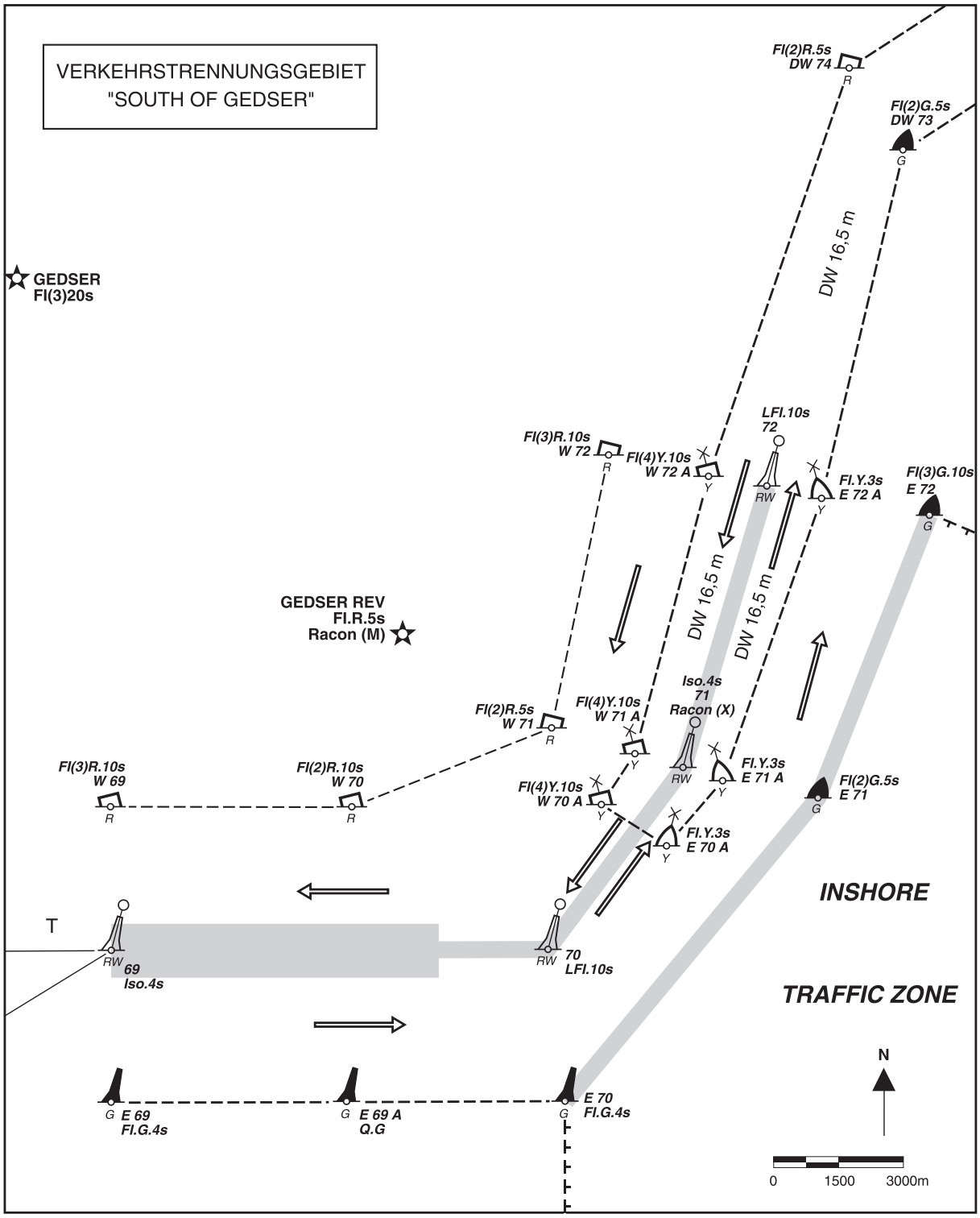


Abb.: Erweiterung des Tiefwasserweges (DW 16,5 m) in der Kadetrinne
Fig.: Extension of the deep-water route (DW 16.5 m) in the Kadetrenden

★ **Panama. Beachtung der Regeln für das Befahren des Panamakanals.**
(1/2013-Wiederholung)

Am 31. Dezember 1999 ist der Panamakanal vertragsgemäß von den USA auf Panama übergegangen. Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragsstaat des Protokolls zu dem Vertrag über die dauernde Neutralität und den Betrieb des Panamakanals vom 7. September 1977. Für die Bundesrepublik Deutschland ist das Protokoll am 9. Februar 1988 in Kraft getreten (BGBl. 1988 II S. 293). Danach sind Schiffe unter der Bundesflagge, die den Panamakanal befahren, verpflichtet, die Regeln für das Befahren des Panamakanals strikt einzuhalten. Gemäß § 8a der Verordnung zur Sicherung der Seefahrt hat der Betreiber eines Schiffes unter Bundesflagge, das den Panamakanal befahren will, sicherzustellen, dass

1. spätestens nach dem Einlaufen in den ersten Hafen des Kanals die Regeln für das Befahren des Panamakanals in der jeweils geltenden Fassung sich an Bord befinden und
2. die für die Durchfahrt allgemein anerkannten Regeln der Technik und der seemännischen Praxis eingehalten werden.

Im Internet sind die Regeln abrufbar unter:
www.pancanal.com

Falls sich die jeweils geltende Fassung nicht an Bord befindet, wird sie auf Anforderung nach dem Einlaufen in einen Endhafen des Kanals geliefert.

★ ***Panama. Compliance with the rules for transiting the Panama Canal.***
(1/2013-repetition)

On 31 December 1999, authority over the Panama Canal has been formally transferred from the United States of America to the Republic of Panama. The Federal Republic of Germany is a Contracting Party to the Protocol to the Treaty Concerning the Permanent Neutrality and Operation of the Panama Canal done on 7 September 1977. The Protocol has taken effect for the Federal Republic of Germany on 9 February 1988 (Federal Law Gazette 1988 II p. 293). Under its provisions, vessels flying the flag of the Federal Republic of Germany navigating through the Panama Canal are required to strictly observe the applicable rules. Under the provisions of Art. 8(a) of the Safety of Navigation Ordinance, the operator of a vessel flying the flag of the Federal Republic of Germany and intending to transit the Panama Canal shall ensure that

1 the current version of the Panama Canal Authority (PCA) Regulations is available on board not later than upon the vessel entering the first Canal port;
2 the universally recognized rules of technology and the principles of good seamanship are complied with during passage of the Canal.

The above-mentioned PCA Regulations may be consulted by accessing the PCA Internet site under the following address:
www.pancanal.com

If the current version of the Regulations is not carried on board a given vessel as she enters the Canal, it will be supplied, upon request, to the port at the other end of the Canal for collection.

(BMVI WS23) 1/14

★ **Kanada. Teilnahme an Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in den kanadischen Gewässern N-lich 60° N.**
(36/2010-Wiederholung)

Kanada hat für seine arktischen Gewässer den ehemals freiwilligen Schiffsverkehrsdienst NORDREG ohne entsprechendes IMO-Mandat als verpflichtend erklärt. Diese Regelung ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht mit internationalem Seerecht vereinbar.

Da bei Nichtteilnahme das Befahren der Gewässer seitens der kanadischen Behörden sanktioniert werden könnte, wird der deutschen Schifffahrt empfohlen, nur Meldungen mit dem Hinweis der freiwilligen Teilnahme abzugeben.

★ ***Canada. Participation in the Northern Canada Vessel Traffic Services (NORDREG) in Canadian waters north of 60° N.***
(36/2010-repetition)

Canada has declared its formerly voluntary Arctic Canada Traffic System (NORDREG) compulsory, outside IMO's mandate. According to the German Federal Government, this provision is not in compliance with the international Law of the Sea.

As access to these waters may be restricted by the Canadian authorities for vessels not participating in the system, German ships reporting information are recommended to state that their participation is voluntary.

(BMVI WS23, Az.: 62321.6/6-Nav-56) 1/14

★ **Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe.**
(Siehe NfS-Heft 1/2013)

Wegen der seit 2008 extrem gestiegenen Zahl von Piratenüberfällen im Golf von Aden und vor der Küste Somalias hat der Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) das Zirkular „Beste Strategien und Verhaltensweisen zum Schutz gegen somalische Piraterie" (aktuelle Fassung: BMP 4, VkBl. 2013 S. 655, NfS-Heft 29/2013, www.deutsche-flagge.de) verabschiedet. Obwohl seit 2013 die Anzahl der Piratenüberfälle

★ ***Piracy and armed robbery against ship.***
(See NfS issue 1/2013)

Due to extremely increasing cases of acts of piracy in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia since 2008 the Maritime Safety Committee accepted a circular on piracy, called "The Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (latest version: BMP 4 (VkBl. 2013 S. 655, NfS issue 29/2013, www.deutsche-flagge.de). Although Somalia based piracy and armed robbery have drastically decreased in 2013, it is still strongly recom-

und bewaffneten Raubüberfällen vor der Küste Somalias drastisch zurückgingen, wird weiterhin dringend empfohlen, schon vor jeder Fahrt, durch das immer noch gefährliche Seegebiet, die in diesem Zirkular vorgeschlagenen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, sofern sie auf das betreffende Schiff anwendbar sind. Insbesondere sollte das Schiff bei den Streitkräften registriert werden, vor allem mit dem Maritime Security Centre – Horn of Africa (www.mschoa.eu oder postmaster@mschoa.org) und dem United Kingdom Maritime Trade Organisation UKMTO Dubai. Weitere Beratungsstellen und Einzelheiten über den international empfohlenen Transitkorridor (IRTC) im Golf von Aden sind im IMO Dokument SN.1/Circ.281 vom 3. August 2009 zu finden.

mended to adopt all precautionary measures suggested in this circular as far as they are applicable to the individual ship even before the passage through the dangerous sea area. In particular every ship concerned should register with the military such as the Maritime Security Centre-Horn of Africa (www.mschoa.eu or postmaster@mschoa.org) and the United Kingdom Maritime Trade Organisation UKMTO Dubai. Additional points of contact and details of an internationally recommended transit Corridor (IRTC) in the Gulf of Aden can be found in the IMO document SN.1/Circ.281, 3 August 2009.

Ebenso wie für den Golf von Aden und das Seegebiet vor Somalia ist auch der Golf von Guinea mit Gefahrenstufe 2 eingestuft. Die IMO veröffentlichte hierfür einen Vorläufigen Leitfaden für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer zum Schutz gegen Piraterie in der Region (Circular letter No. 3394, 15. August 2013).

Alike the Gulf of Aden and the sea area off the coast of Somalia the threat level 2 is also applied to the region of the Gulf of Guinea. Therefore IMO published Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region (Circular letter No. 3394, 15 August 2013).

Neuerung: Mit Änderung der See-Eigensicherungsverordnung (BGBl. 2013 Teil I S. 2812, NfS-Heft 35/2013) ist es zwingend erforderlich, dass die Reeder die Verpflichtung zur Nutzung international eingerichteter Melde- und Warnsysteme beim Einfahren in oder durch ein Seegebiet der Gefahrenstufe 2 oder 3 in den Gefahrenabwehrplan ihrer Schiffe aufnehmen. Darüber hinaus erhalten die Reeder die Option, private bewaffnete Wachpersonen (PCASP) einzusetzen, sofern das Bewachungsunternehmen vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zugelassenen ist. Darüber hinaus ist ein entsprechender vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf Antrag des Reeders genehmigter Zusatz zum Gefahrenabwehrplan des Schiffs erforderlich, der die Verwendung von PCASP zulässt. Der Zusatz zum Gefahrenabwehrplan auf dem Schiff gilt für einen Zeitraum von längstens zwei Jahren. Die Genehmigung wird unter der Bedingung erteilt, dass der Gefahrenbeauftragte des Unternehmens spätestens 24 Stunden vor Einfahrt in ein, in die Gefahrenstufe 2 oder 3 eingestuftes Seegebiet der Zentralen Kontaktstelle POC den Einsatz von PCASP an Bord anzeigt.

***Change of legislation:** according to a change of the Ordinance on Shipboard Security Measures (See-Eigensicherungsverordnung) (BGBl. 2013 Part I p. 2812, NfS issue 35/2013) it is required that operators include in the ship security plan the obligation to use the international reporting and warning systems before their ships enter a sea area, where threat level 2 or 3 is applied. Moreover operators have the option to use privately contracted armed security personnel (PCASP) on board of their ships, provided the private maritime security company has been certified by the German BAFA (Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle) and the Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH) has approved an application of the operator for an addendum to the ship security plan allowing the use of PCASP. The addendum is valid for two years. The added license will only be granted under the condition, that 24 hours before the ship enters a sea-area of threat-level 2 or 3 the Company Security Officer (CSO) reports to the Point of Contact (POC) that PCASP is on board.*

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat sowohl Empfehlungen für Mitgliedstaaten als auch Leitlinien für solche Schiffe verabschiedet, die private bewaffnete Sicherheitsteams an Bord nehmen:

The Maritime Safety Committee of the International Maritime Organisation (IMO) adopted both recommendations for member states and guidance to those ships using privately contracted armed security personnel on board.

- Überarbeitete vorläufige Leitlinien für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord von Schiffen in dem Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1405/Rev.2, VkBl. 2013 S. 640, NfS-Heft 29/2013, www.deutsche-flagge.de),
- Vorläufige Leitlinien für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die privates bewaffnetes Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet bereitstellen (MSC.1/Circ.1443, VkBl. 2013 S. 676, NfS-Heft 29/2013) ,
- Überarbeitete vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von bewaffnetem privaten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1406/Rev.2),

- *Interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1405/Rev.2, VkBl. 2013 p. 640, NfS issue 29/2013, www.deutsche-flagge.de),*
- *Guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area (MSC.1/Circ.1443, VkBl. 2013 p. 676, NfS issue 29/2013),*
- *Interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area (MSC.1/Circ.1406/Rev.2),*

– Vorläufige Empfehlungen für Hafen- und Küstenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet (MSC.1/Circ.1408, VkBl. 2013 S. 672, NfS-Heft 29/2013),
– Vorläufige Leitlinien für Flaggenstaaten über Maßnahmen zur Verhütung und Eindämmung der Piraterie vor der Küste Somalias (MSC.1/Circ.1444, VkBl. 2013 S. 651, NfS-Heft 29/2013).

– *Interim recommendations for port and coastal states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area (MSC.1/Circ.1408, VkBl. 2013 p. 672, NfS issue 29/2013).*
– *Interim guidance for flag States an measures to prevent and mitigate Somalia-based piracy (MSC.1/Circ.1444, Vkbl. 2013 p. 651, NfS issue 29/2013).*

(BMVI WS 22) 1/14

★ **IMB Piracy Reporting Centre.**
(1/2013-Wiederholung)

Das am 1. Oktober 1992 in Kuala Lumpur eingerichtete IMB Piracy Reporting Centre des International Maritime Bureau (IMB) nimmt rund um die Uhr Meldungen über tatsächliche und versuchte Piratenangriffe und bewaffnete Raubüberfälle auf Seeschiffe entgegen. Die das Büro erreichenden Informationen werden über das INMARSAT-C-System und NAVTEX an die Schifffahrt weiter gegeben. Außerdem können Informationen über das Internet oder per Telefon abgerufen werden.

Das Zentrum wird aus freiwilligen Beiträgen der Schifffahrtsindustrie finanziert. Die Dienste selbst sind kostenlos.

Wenn Sie einen Hinweis auf einen Vorfall mit Beteiligung von Piraten geben oder einen bewaffneten Raubüberfall melden wollen, wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:

★ ***IMB Piracy Reporting Centre.***
(1/2013-repetition)

The IMB Piracy Reporting Centre created in Kuala Lumpur on 1 October 1992 maintains a round-the-clock-watch and is a point of contact for the shipmaster to report an actual or attempted piratical attack or armed robbery. The Centre disseminates the incoming information to the shipping community via INMARSAT-C-System and through NAVTEX. In addition, vessels may obtain information via Internet or by telephone.

The Piracy Reporting Centre is financed by voluntary contributions from the shipping industry and provides its services free of charge.

If you wish to report an piratical incident or armed robbery please contact the Centre through the following channels:

ICC-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU

Telefon/*Phone:* +6 03 20 78 57 63
Telefax/*Fax:* +6 03 20 78 57 69
Telex: MA 31 199 IMBPCI
E-Mail: imbkl@icc-ccs.org
piracy@icc-ccs.org
24 Hours Anti Piracy Helpline Telefon/*Phone:* +6 03 20 31 00 14

Schiffe, die den Safety NET-Dienst von INMARSAT-C benutzen, können täglich vom Zentrum über die Küsten-Erdfunkstelle Singapore und über die Satelliten für die Gebiete des Pazifiks und des Indischen Ozeans verbreitete Warnmeldungen empfangen.

Auf der IMB Webseite ist auch eine Live Piracy Map eingerichtet. Darüber hinaus werden genaue Informationen zu Art und Ort von Überfällen gegeben.

Warnhinweis:
Für Fahrten durch den **Golf von Aden** und entlang der **Küste Somalias** bis zu den **Seychellen** gilt die Gefahrenstufe 2. Schiffe, die dieses Gebiet passieren, wird zu ihrer eigenen Sicherheit dringend empfohlen wegen der hohen Gefahr eines Piratenangriffs sich bei folgender E-Mail-Adresse zu registrieren: www.mschoa.org.

Vessels using the SafetyNET Service offered by INMARSAT-C have the option of receiving the daily status bulletins broadcast by the Centre via the Coast Radio Station Singapore and the satellites covering the Pacific and Indian Ocean regions.

The IMB Website also provides a Live Piracy Map. Moreover accurate information on nature and location of attacks are also available.

Warning:
*Vessels sailing through the **Gulf of Aden** or off the **coast of Somalia** up to the **Seychelles** have to observe security level 2 (two). For the sake of the ship's security it is strongly recommended to register ship and passage plan prior to transit of the high risk area with www.mschoa.org.*

(BMVI WS22) 1/14

★ **MARPOL 73/78 – Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen.**
(1/2013-Wiederholung)

Das MARPOL-Übereinkommen ist ein internationales, weltweit geltendes Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt bestehend aus dem eigentlichen Übereinkommen, zwei Protokollen und sechs Anlagen. Die Anlagen I bis VI enthalten Regeln zur Überwachung und Verhütung der Verschmutzung durch Öl, schädliche Flüssigkeiten als Massengut, Schadstoffe in verpackter Form, Schiffsabwasser, Schiffsmüll sowie Luftverunreinigung durch Schiffe in Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb.
Ausführliche Hinweise finden sich im Teil 9 „Meeresumweltschutz" des Handbuchs für Brücke und Kartenhaus.

★ ***MARPOL 73/78 – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto.***
(1/2013-repetition)

The MARPOL Convention is an international convention for the protection of the marine environment which is applicable worldwide. It consists of the Convention proper, two Protocols, and six Annexes. Annexes I to VI contain regulations for the monitoring and prevention of pollution by oil, noxious liquid substances carried in bulk, harmful substances in packaged form, sewage from ships, garbage from ships, and air pollution from ships.

More detailed information is provided in part 9 "Meeresumweltschutz", Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

(BSH Z1) 1/14

★ **Deutschland. Ostsee. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Schießzeiten.**

★ ***Germany. Baltic Sea. Kieler Bucht. Hohwachter Bucht. Todendorf. Putlos. Firing exercises.***

a) Todendorf	Zeit/*Schedule*
13.01.2014	9:00–16:00
14.01.2014	9:00–16:00
	19:00–22:00
15.01.2014	9:00–16:00
16.01.2014	9:00–16:00
	19:00–22:00
17.01.2014	9:00–16:00

b) Putlos	Zeit/*Schedule*
13.01.2014	9:00–16:00
14.01.2014	9:00–16:00
	19:00–22:00
15.01.2014	9:00–16:00
16.01.2014	9:00–16:00
	19:00–22:00
17.01.2014	9:00–16:00

Die Schießzeiten sind ohne Gewähr. Änderungen aufgrund der Wetterlage oder technischer Störungen sind nur innerhalb der oben genannten Zeiten möglich. Maßgebend sind die Signale auf den Signalstellen (s. Krt.) und auf den Sicherungsfahrzeugen.
Das Warngebiet auf See ist zu den oben genannten Schießzeiten gefährdet. Das Befahren ist gemäß Verordnung über Sicherungsmaßnahmen für militärische Sperr- und Warngebiete an der schleswig-holsteinischen Ost- und Westküste und im Nord-Ostsee-Kanal vom 1. Juni 2012 (BAnz. AT 11.06.2012 V1), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 8. April 2013 (BAnz. AT 15.04.2013 V1) **verboten**. Es finden auch außerhalb dieser festgesetzten Schießzeiten Übungen statt, bei denen Leucht- und Signalmunition, außer Signal rot, verschossen wird.
Das Gefahrengebiet (bezeichnet durch die Leuchttonnen H 1 bis H 3) außerhalb der Warngebiete ist während der Schießzeiten möglichst zu meiden und kann nach vorheriger Absprache mit der Bundeswehr befahren werden.
Die Küstenfunkstelle **Todendorf Naval** verbreitet von Montag bis Freitag jeweils 7:30, 11:00 und 15:30 Uhr, in Ausnahmefällen am Sonnabend 7:30 und 11:00 Uhr, eine Lagemeldung auf UKW-Kanal 11 zu den aktuellen Gefahrenbereichen für den Schießbetrieb.
Die Lagemeldung wird 5 Minuten zuvor auf UKW-Kanal 16 angekündigt.

The schedule is not guaranteed. Changes due to the weather or technical problems can only be made within the above time limits. The signals shown at signal stations (see chart) and on control vessels prevail.
*Navigation in the caution area during the above firing times is dangerous. Navigation is **prohibited** under the relevant shipping ordinance on safety measures in exercise areas off the coast of Schleswig-Holstein, dated 1 June 2012, (Federal Legal Gazette, 11.06.2012 V1), last amended by the Ordinance of 8 April 2013 (Federal Legal Gazette, 15.04.2013 V1). Exercises including use of illuminating and signalling ammunition, except red signals, also take place outside scheduled times.*

The danger area (marked by light-buoys H 1 to H 3) outside the caution areas should be avoided during firing exercises but vessels may pass through after permission has been granted by the Bundeswehr.

*The coast radio station **Todendorf Naval** transmits updated situation broadcasts concerning the danger area from Monday through Friday at 0730, 1100 and 1530, in exceptional cases also on Saturday at 0730 and 1100, on VHF channel 11.*

The situation broadcast will be announced 5 minutes in advance on VHF channel 16.

(WSA Lübeck 100/13) 1/14

★ **Deutschland. Ostsee. Zeitweilige Messgeräte.**

(Mitteilung im NfS-Heft 49/2013 aufgehoben)
Zahlreiche Messgeräte liegen zeitweilig in den Küstengewässern und der Ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands in der Ostsee aus.
Die Tabelle weist auf die diesbezüglichen, gültigen Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) hin. Die Bekanntmachungen enthalten weitere Angaben zu Anzahl der Messstellen, der genauen geographischen Lage, den betroffenen Karten, der voraussichtlichen Dauer und besondere Bemerkungen.
Die Tabelle ist auf folgender BSH-Webseite online:

http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Nautische_Warnnachrichten/index.jsp

★ ***Germany. Baltic Sea. Temporary measuring instruments.***

(Notification in NfS issue 49/2013 cancelled)
Numerous measuring instruments are established temporarily in the German coastal waters and Exclusive Economic Zone in the Baltic Sea.
The table below lists currently valid notifications (BfS) of the Waterways and Shipping Boards (WSA). The notifications contain additional details concerning the number of measuring points, their geographic position, charts affected, expected duration, and special notes.

The table is available online on the BSH's following internet page:
http://www.bsh.de/en/Maritime_shipping/Commercial_shipping/Navigational_warnings/index.jsp

WSA mit BfS-Nummer ***WSA with BfS No.***	**Datum** ***Date***	**Seegebiet** ***Sea area***	**Karten** ***Charts***	**Bemerkungen** ***Remarks***
WSA Stralsund 186(T)/13	17.12.2013	Kadetrinne, Kriegers Flak	162, 163	WSA Stralsund 173(T)/12 verlängert/*prolonged*
WSA Stralsund 158(T)/13	24.10.2013	Adlergrund, Oderbank	151, 163	
WSA Stralsund 64(T)/13	31.05.2013	S-lich Kadetrinne	1671	
WSA Stralsund 63(T)/13	31.05.2013	NO-lich Plantagenetgrund	162	WSA Stralsund 57(T)/12 verlängert/*prolonged*
WSA Stralsund 58(T)/13	29.05.2013	Plantagenetgrund, Arkona, Pommersche Bucht	1511, 162	
WSA Lübeck 10(T)/13	31.01.2013	Kieler Bucht	43	
WSA Stralsund 183(T)/12	10.12.2012	W-lich Plantagenetgrund	162	
WSA Stralsund 180(T)/12	04.12.2012	Adlergrund, Oderbank	151, 162, 1511, 1512	
WSA Stralsund 168(T)/12	12.11.2012	Mecklenburger Bucht	1671	
WSA Stralsund 114(T)/12	15.08.2012	W-lich Adlergrund	40	
WSA Stralsund 106(T)/12	03.08.2012	Mecklenburger und Pommersche Bucht	1671, 1511	
WSA Lübeck 93(T)/11	24.10.2011	Fehmarnbelt, Kieler Bucht und Mecklenburger Bucht	31, 43	
WSA Lübeck 102(T)/13	aufgehoben/*cancelled*			
WSA Stralsund 173(T)/12	aufgehoben/*cancelled*			

Die Messgeräte sind mit gelben Tonnen oder Leuchttonnen bezeichnet und in sicherem Abstand (mindestens 2 Kabel) zu passieren. Die Karte mit dem besten Maßstab ist berücksichtigt.
Weitere Angaben zu Messgeräten siehe IHO Circular Letter 30/2000 und Handbuch für Brücke und Kartenhaus.

The measuring instruments are marked either by yellow buoys or by yellow light-buoys and have to be passed at a safe distance (at least 2 cables). The most convenient chart is quoted.
For additional information about the measuring instruments, please refer to IHO Circular Letter 30/2000 and Handbuch für Brücke und Kartenhaus.
(WSA Lübeck 105/13; WSA Stralsund 186(T)/13) 1/14

★ **Nautischer Informationsdienst. Seebücher.**

(Siehe Mitteilung im NfS-Heft 40/2013)

Im Jahr 2013 erschienen folgende Neuauflagen von Seebüchern:

★ ***Navigational Information Service. Nautical Books.***

(See Notification in NfS issue 40/2013)

Following new editions of nautical books were published in 2013:

20005	Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit den Bekanntmachungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nordwest und Nord
2002	Ostsee-Handbuch, westlicher Teil
20031	Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil
20034	Sailing Directions, Baltic Sea, Southwestern Part
2009	Handbuch Dänemark und Westküste Schweden
2010	Winterbetonnung 2013/2014
2115	Gezeitentafeln, Europäische Gewässer 2014
2155	Funkdienst für die Klein- und Sportschifffahrt 2013
2175	Nautisches Jahrbuch, Ephemeriden und Tafeln 2014
2452	Katalog Seekarten und Bücher 2014
3001	Wegepunkte in der Nord- und Ostsee 2013
4002	Leuchtfeuerverzeichnis Teil 2, westliche Ostsee und Ostseezufahrten
5000	Handbuch Nautischer Funkdienst
5001	Handbuch Revierfunkdienst

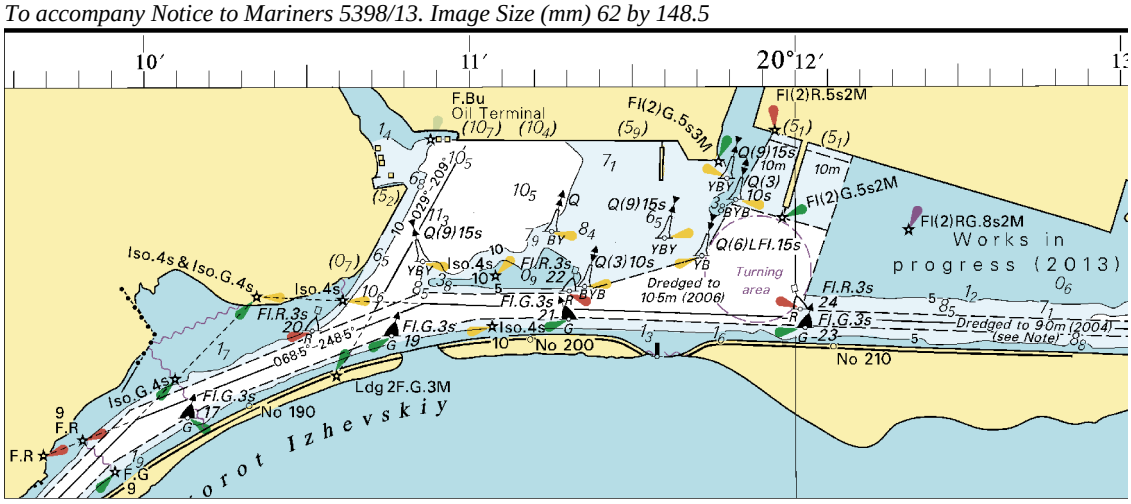
B e a b s i c h t i g t e Neuauflagen von Seebüchern:

New editions of nautical books scheduled for publication:

20001	Handbuch für Brücke und Kartenhaus
20061	Nordsee-Handbuch, südöstlicher Teil
20064	Sailing Directions North Sea, Southeastern Part
2155	Funkdienst für die Klein- und Sportschifffahrt 2014
3001	Wegepunkte in der Nord- und Ostsee 2014
40011	Leuchtfeuerverzeichnis Teil 1, Band 1, Mittlere und östliche Ostsee
40012	Leuchtfeuerverzeichnis Teil 1, Band 2, Nördliche Ostsee

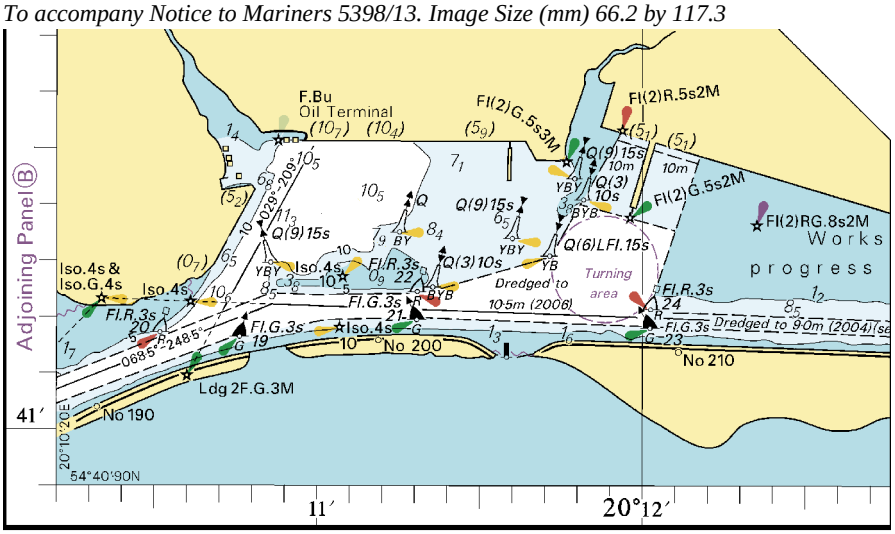
(BSH N2) 1/14

To accompany Notice to Mariners 5398/13. Image Size (mm) 62 by 148.5



Block for Chart No 2278

To accompany Notice to Mariners 5398/13. Image Size (mm) 66.2 by 117.3



Block for Chart No 2278

Liste der noch gültigen P- und T-Berichtigungen – Deutsche Karten

Dezember 2013 (Erscheint monatlich)

Nach den Nachrichten für Seefahrer
Heft 1/2011 bis zum Heft 51–52/2013

List of P and T Corrections in Force – German Charts

December 2013 *(published monthly)*

According to the German Notices to Mariners (NfS)
issue 1/2011 to issue 51–52/2013

Karten-Nr. *Charts No.*	NfS-Heft Nr. *NfS issue No.*	Karten-Nr. *Charts No.*	NfS-Heft Nr. *NfS issue No.*
T (11) 138	2013: 28	T (16) 480	2013: 24
T (11) 139	2012: 48	T (16) 1511	2011: 4, 44
T (11) 140	2013: 21		2013: 26, 34
T (11) 144	2012: 48	T (16) 1512	2013: 13
	2013: 29, 31, 32, 36	T (16) 1513	2011: 19, 26
T (11) 145	2013: 19, 22, 40, 45		2013: 21
T (11) 146	2012: 19	T (16) 1516	2012: 49, 50
	2013: 15	T (16) 1578	2013: 29
T (11) 151	2011: 30	T (16) 1621	2013: 37
T (11) 159	2013: 35, 43	T (16) 1622	2011: 23
P (11) 159	2013: 49	T (16) 1623	2011: 34
T (11) 185	2013: 29	T (16) 1624	2012: 23
T (11) 1443	2013: 44	T (16) 1671	2011: 4
T (11) 1444	2013: 34		2013: 51
T (11) 1514	2011: 2	T (16) 1672	2011: 19
	2013: 25		2012: 24
T (11) 1515	2011: 2		2013: 16
	2012: 8	T (17) 20	2013: 4
T (11) 1517	2013: 6, 25, 26, 46, 51	T (17) 22	2013: 5, 24
T (12) 168	2012: 29	T (17) 24	2013: 4, 39
T (12) 169	2013: 43	T (17) 25	2013: 47
T (13) 148	2011: 29	T (17) 29	2013: 42
T (13) 157	2013: 32, 33	T (17) 68	2013: 26
T (13) 1310	2011: 2	T (17) 69	2013: 3
T (13) 1409	2013: 36	T (17) 481	2011: 32, 41
P (14) 170	2013: 45	T (17) 482	2013: 51
T (16) 11	2012: 19	T (20) 1001	2013: 35
	2013: 45, 49	T (20) 1002	2013: 35
T (16) 12	2013: 44	T (21) 2	2012: 4, 14
T (16) 13	2013: 44, 48	T (21) 3	2011: 25, 44
T (16) 15	2012: 49	T (21) 4	2013: 15
T (16) 16	2013: 5	T (21) 7	2012: 20
T (16) 17	2012: 47		2013: 3
T (16) 18	2013: 45	T (21) 44	2011: 44
T (16) 26	2013: 21		2012: 45
T (16) 27	2013: 13	T (21) 47	2012: 15, 18
T (16) 30	2013: 3, 21		2013: 51
T (16) 31	2013: 3, 21, 44	T (21) 48	2013: 15
T (16) 35	2011: 3	T (21) 49	2012: 46
	2013: 3	T (21) 50	2012: 30
T (16) 36	2011: 19		2013: 38
	2013: 3, 21	P (21) 50	2012: 42
T (16) 37	2011: 3	T (21) 81	2013: 15, 37
	2013: 3	T (21) 87	2011: 46
P (16) 40	2013: 49		2012: 19, 32
T (16) 162	2013: 36, 45, 46		2013: 14
P (16) 162	2012: 21	T (21) 89	2011: 38
T (16) 163	2011: 19		2013: 3
T (16) 290	2013: 41	T (21) 90	2012: 36
T (16) 330	2012: 43		2013: 11, 16, 42, 48

Karten-Nr. *Charts No.*	NfS-Heft Nr. *NfS issue No.*	Karten-Nr. *Charts No.*	NfS-Heft Nr. *NfS issue No.*
T (21) 103	2013: 3, 4, 9	T (22) 207	2013: 23, 47
T (21) 105	2012: 5	T (22) 208	2013: 13, 47, 49
	2013: 33	T (22) 209	2011: 3
T (21) 106	2011: 9, 37	T (22) 210	2013: 43
T (21) 107	2013: 15	T (22) 214	2013: 37, 48, 49
T (21) 108	2013: 47	T (22) 215	2013: 3, 26, 36, 44
T (21) 109	2011: 34	T (22) 237	2013: 18
T (22) 84	2011: 10	T (22) 239	2013: 19
	2012: 32	T (22) 244	2012: 30
	2013: 8, 14	P (22) 244	2013: 35, 50
P (22) 84	2013: 20, 31	T (22) 246	2013: 13, 23, 49
T (22) 96	2011: 10	P (22) 246	2013: 20
	2012: 30	T (22) 247	2013: 40
	2013: 8	P (22) 247	2013: 27
P (22) 96	2013: 20		

List of P and T Corrections in Force – British Admiralty Charts

** only for charts listed in Enclosure NfS issue 1/2014*

TEMPORARY AND PRELIMINARY NOTICES
In Force 21 December 2013

(Former In Force List dated 23 November 2013 is cancelled)

Cancelled Notices

Area	*Notice No.*
4	*2883(P)/13, 4158(T)/13*

No. of Notice	*Charts affected*	*Locality & Subject*	*Folio(s)*
*** 4. BALTIC SEA AND APPROACHES**			
1029(P)/09	879	SWEDEN, West Coast, Strömstad to Göteborg: Vessel traffic services; Radio reporting lines; Radio reporting points	10,12
5844(P)/09	2239	LATVIA, Mangaļu pussala Southwards, Zvejas: Lights; Works	10
2466(T)/11	798, 836, 837, 853, 872, 879, 1402, 2107, 2223, 2251, 2360, 2361, 2856, 2857	SWEDEN, East Coast, South Coast, West Coast: Danger areas	9,10,12
2580(P)/11	3443	FINLAND, Saaristomeri, Approaches to Korppoo and Kemiö: Nature reserve	11
5336(T)/11	2278	RUSSIA, Baltic Sea Coast, Kaliningradskiy Morskoy Kanal, Povorot Izhevskiy North-eastwards: Jetty	10
285(P)/12	2303, 3443	FINLAND, South Coast, Gulf of Bothnia to Gulf of Finland: Radio reporting points; Radio reporting lines; Pilotage	11
286(P)/12	3437, 3441, 3443	FINLAND, West Coast, and Gulf of Finland: Maximum authorised draughts	11
3913(T)/12	869	SWEDEN, West Coast, Uddevalla, Bäveån: Berths; Depth; Buoyage	12
5726(P)/12	3415	FINLAND, West Coast, Gulf of Bothnia, Approaches to Uusikaupunki: Recommended tracks; Buoyage; Lights; Beacons	11
2623(P)/13	879	SWEDEN, West Coast, Southern Approaches to Strömstad: Depths	12
3065(T)/13	3441	FINLAND, Saaristomeri, Utö Westwards: Data buoy	11
4239(T)/13	2225	ESTONIA, Approaches to Muuga Sadam, Viimsi Poolsaar Nothwards: Obstruction	11
4825(T)/13	888	SWEDEN, East Coast, Ålands hav, Ö Klitaskär South-south-eastwards: Spoil ground	10
4941(T)/13	1089, 2222, 2241, 2248, 2252, 2264, 2297, 2301, 2817, 3438, 3817, 3818, 3820	BALTIC SEA, Finland, Gulf of Bothnia to Gulf of Finland: Measuring instruments	10,11
5055(T)/13	869	SWEDEN, West Coast, Approaches to Uddevalla, Byfjorden, Frölandshamnen: Depth	12
5340(P)/13	891, 892	SWEDEN, East Coast, Approaches to Gävle, Holmudden and Engesberg SE, Yttre fjärden NE: Works; Buoyage; Spoil ground; Lights; Islet; Submarine power cable; Pilotage; Maximum authorised draught	11
5401(T)/13	811, 820	SWEDEN, East Coast, Stockholm, Saltsjön, Danvikskanalen: Signal station; Lights; Bridge	10,36

No. of Notice	*Charts affected*	*Locality & Subject*	*Folio(s)*
***5. NORTH SEA AND NORTH AND WEST COASTS OF DENMARK, GERMANY, NETHERLANDS AND BELGIUM**			
5415(T)/11	1422	DENMARK, North Sea Coast, Hvide Sande: Works; Buoyage; Light	9
3390(T)/12	125, 126, 1408, 1631	NETHERLANDS, IJmuiden North-westwards: Buoy; Obstruction	7,9
2493(T)/13	266, 1187, 2182A, 2182B	NORTH SEA, Netherlands Sector, South Rough: Submarine pipeline; Platform	7
2726(T)/13	122, 125, 1630, 1631	NETHERLANDS, Den Haag, Scheveningen North-westwards: Submarine cable; Platform; Submarine pipeline	9
2750(P)/13	267, 272	NORTH SEA, United Kingdom Sector, Alma Oil Field and Galia Oil Field; Workds; Offshore installations; Submarine pipelines	7
2866(T)/13	1402, 1422	DENMARK, North Sea Coast, Hanstholm, Bassin 4: Depths; Buoyage	9
3769(T)/13	120, 267, 1423, 1633, 1635, 1874, 1875, 3617, 3631, 3632, 3766, 3767	NORTH SEA, Netherlands Sector and German Sector: Measuring instruments; Buoyage	7,9
5433(P)/13	125, 1631	NETHERLANDS, Approaches to IJmuiden: Vessel traffic service	9

Liste der Seegebiete und der ihnen zugeordneten Seekarten (vom 1. Januar 2014)

List of sea areas and charts relating to them (from 1 January 2014)

Deutsche Karten/*German charts*

Seegebiet *sea area*	Karte *chart*
(10)	98
(10)	2911
(11)	60
(11)	61
(11)	138
(11)	139
(11)	140
(11)	143
(11)	144
(11)	145
(11)	146
(11)	151
(11)	159
(11)	167
(11)	181
(11)	184
(11)	185
(11)	1431
(11)	1432
(11)	1441
(11)	1443
(11)	1444
(11)	1445
(11)	1514
(11)	1515
(11)	1517
(11)	1522
(12)	136
(12)	142
(12)	154
(12)	168
(12)	169
(12)	182
(12)	183
(12)	240
(13)	79
(13)	148
(13)	149
(13)	150
(13)	152
(13)	153
(13)	157
(13)	1310
(13)	1311
(13)	1312
(13)	1400
(13)	1401
(13)	1402
(13)	1403
(13)	1404
(13)	1405
(13)	1406
(13)	1407
(13)	1408
(13)	1409
(13)	1410
(14)	170
(14)	1300
(16)	11
(16)	12
(16)	13
(16)	14
(16)	15
(16)	16
(16)	17
(16)	18
(16)	21
(16)	26
(16)	27
(16)	30
(16)	31
(16)	32
(16)	33
(16)	34
(16)	35
(16)	36
(16)	37
(16)	40
(16)	41
(16)	43
(16)	51
(16)	52
(16)	54
(16)	64
(16)	100
(16)	162
(16)	163
(16)	289
(16)	290
(16)	328
(16)	329
(16)	330
(16)	477
(16)	478
(16)	479
(16)	480
(16)	1511
(16)	1512
(16)	1513
(16)	1516
(16)	1578
(16)	1579
(16)	1621
(16)	1622
(16)	1623
(16)	1624
(16)	1641
(16)	1671
(16)	1672
(16)	1683
(17)	19
(17)	20
(17)	22
(17)	24
(17)	25
(17)	29
(17)	62
(17)	68
(17)	69
(17)	72
(17)	78
(17)	80
(17)	110
(17)	481
(17)	482
(17)	750
(20)	101
(20)	1001
(20)	1002
(21)	2
(21)	3
(21)	4
(21)	5
(21)	6
(21)	7
(21)	42
(21)	44
(21)	46
(21)	47
(21)	48
(21)	49
(21)	50
(21)	63
(21)	81
(21)	82
(21)	83
(21)	87
(21)	88
(21)	89
(21)	90
(21)	91
(21)	92
(21)	103
(21)	104
(21)	105
(21)	106
(21)	107
(21)	108
(21)	109
(21)	111
(21)	2910
(22)	53
(22)	84
(22)	85
(22)	86
(22)	96
(22)	207
(22)	208
(22)	209
(22)	210
(22)	211
(22)	214
(22)	215
(22)	216
(22)	237
(22)	238
(22)	239
(22)	244
(22)	246
(22)	247
(60)	1701
(60)	1702

Britische Karten

Für diese Britischen Karten werden in den Nachrichten für Seefahrer (NfS) nautische Informationen als Abdrucke aus den Admiralty Notices to Mariners veröffentlicht, die vom UK Hydrographic Office (UKHO) herausgegeben werden. Es wird darauf hingewiesen, dass für diese Abdrucke die Richtlinien und besonderen Anmerkungen gelten, die vom UK Hydrographic Office (UKHO) herausgeben werden.

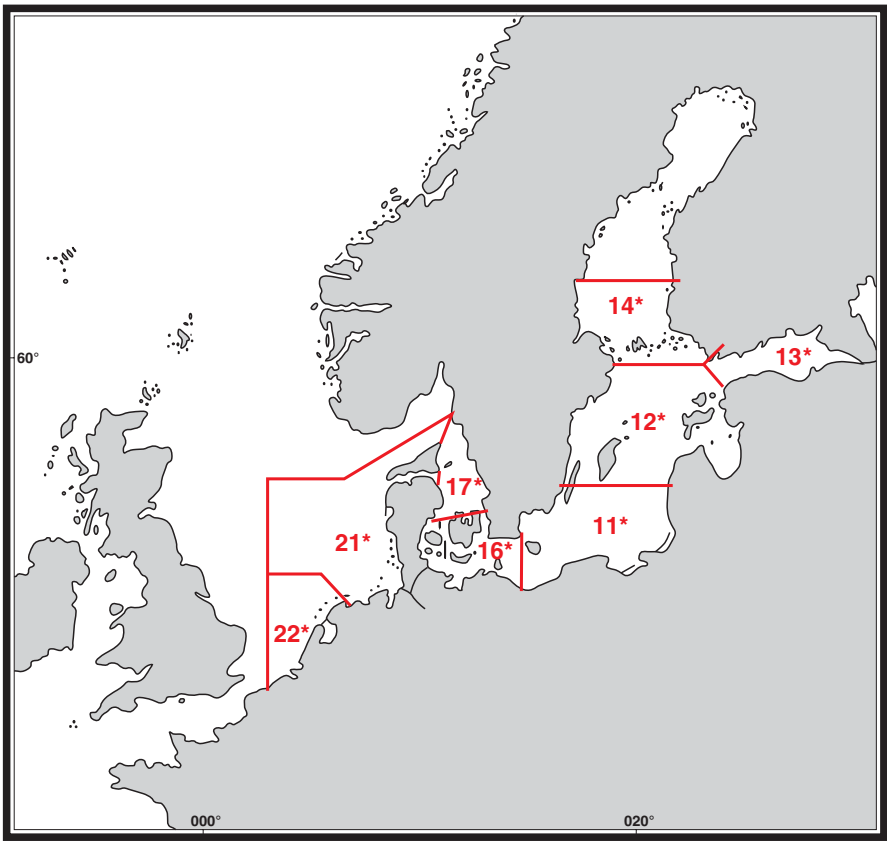
British Admiralty Charts

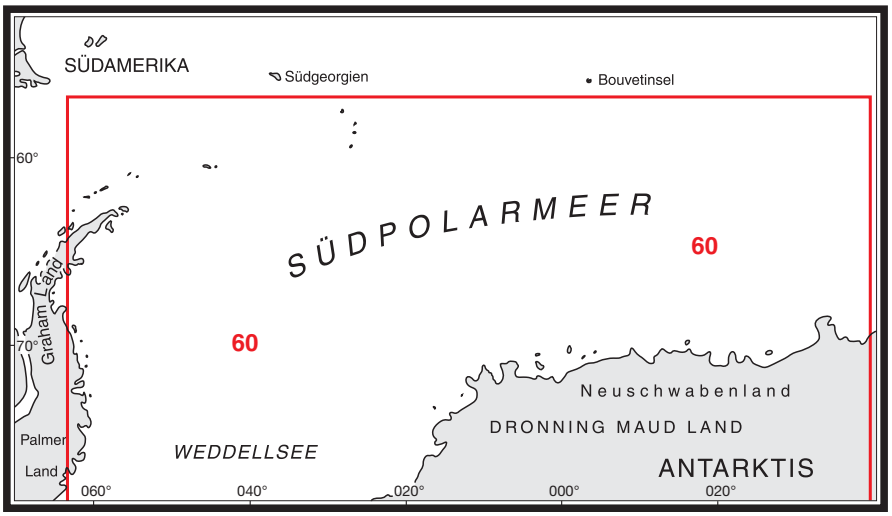
Nautical information relatinalty charts is published in Nachrichten für Seefahrer (NfS) as reprints from the Admiralty Notices to Mariners publisheg to the British Admird by the UK Hydrographic Office (UKHO).It should be noted that the reprints are subject to the guidelines and explanatory notes issued by the UK Hydrographic Office (UKHO).

Seegebiet *sea area*	Karte *chart*	Seegebiet *sea area*	Karte *chart*	Seegebiet *sea area*	Karte *chart*	Seegebiet *sea area*	Karte *chart*
(11)	GB 2278	(12)	GB 845	(14)	GB 892	(17)	GB 879
		(12)	GB 846	(14)	GB 922	(17)	GB 905
(12)	GB 800	(12)	GB 847	(14)	GB 3415	(17)	GB 3160
(12)	GB 802	(12)	GB 864	(14)	GB 3437	(17)	GB 3161
(12)	GB 803	(12)	GB 872	(14)	GB 3438		
(12)	GB 810	(12)	GB 881	(14)	GB 3439	(21)	GB 266
(12)	GB 811	(12)	GB 887	(14)	GB 3440	(21)	GB 267
(12)	GB 820	(12)	GB 888	(14)	GB 3441	(21)	GB 268
(12)	GB 821	(12)	GB 2215	(14)	GB 3443	(21)	GB 1422
(12)	GB 831	(12)	GB 2239				
(12)	GB 832			(16)	GB 901	(22)	GB 125
(12)	GB 836	(13)	GB 2225			(22)	GB 126
(12)	GB 837			(17)	GB 853		
(12)	GB 839	(14)	GB 889	(17)	GB 869		
(12)	GB 843	(14)	GB 890	(17)	GB 870		
(12)	GB 844	(14)	GB 891	(17)	GB 873		

SEEGEBIETSEINTEILUNG/*CLASSIFICATION OF SEA AREAS*

nach den „Nachrichten für Seefahrer“/*according to the German Notices to Mariners*





10: Ostsee
20: Nordsee
60: Südpolarmeer

10: Baltic Sea
20: North Sea
60: Southern Ocean

In den mit * gekennzeichneten Seegebieten werden teilweise Kartenberichtigungen für Britische Seekarten als Abdrucke aus den Admiralty Notices to Mariners in die NfS übernommen.

*In the sea areas marked *, part of the British chart corrections from Admiralty Notices to Mariners are reprinted in NfS.*

Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen

(Anlaufbedingungsverordnung – AnlBV)[1]

Vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 7 der Verordnung vom 8. März 2012 (BGBl. I S. 483)

Ordinance on the requirements for vessels entering the internal waters of the Federal Republic of Germany from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and for vessels leaving such internal waters

Internal Waters (Entering Requirements) Ordinance[1]

Of 18 February 2004 (BGBl. I p. 300), last amended by Art. 7 of the Ordinance of 8 March 2012 (BGBl. I p. 483)

(This is an unofficial English translation of the "Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen"; short title: "Anlaufbedingungsverordnung"; abbreviation: "AnlBV")

§ 1
Geltungsbereich

(1) Schiffe, die aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres kommend die inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland anlaufen, aus diesen auslaufen oder in diesen verkehren, haben zur Verhütung, Entdeckung, Überwachung und Verringerung von Verschmutzungen der Meeresumwelt durch Schiffe sowie zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und zur Verhütung von Unfällen die in der Anlage genannten Bedingungen für das An- und Auslaufen einzuhalten.

(2) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat die Anlage nach ihrer Verkündung mindestens einmal jährlich in deutscher Sprache und einer englischen Übersetzung in den „Nachrichten für Seefahrer" bekannt zu machen.

(3) Diese Verordnung gilt nicht
1. für Schiffe, die zu hoheitlichen Zwecken eingesetzt sind und nicht Handelszwecken dienen, insbesondere Dienstschiffe und Forschungsschiffe, sowie Schiffe im Lotsenversetzdienst,
2. mit Ausnahme der Nummern 3.1 und 8 der Anlage für Kriegsschiffe anderer Staaten und sonstige staatliche Schiffe, die nicht zu Handelszwecken eingesetzt werden,

Section 1
Scope of application

(1) Any vessel en route from sea areas seaward of the delimitation of the German territorial sea and bound for, leaving, or operating in the internal waters of the Federal Republic of Germany shall comply with the requirements set out in the Annex to this Ordinance with a view to preventing, reducing, and controlling pollution of the marine environment by ships and in order to increase the safety and efficiency of navigation and prevent accidents.

(2) Following promulgation of the said Annex, the Federal Maritime and Hydrographic Agency shall make known by publication in the German "Notices to Mariners" ("Nachrichten für Seefahrer"), not less than once a year, both the German original and an English translation of the text of the said Annex.

(3) The present Ordinance shall not apply to
.1 vessels employed for government purposes and serving other than commercial purposes, especially service vessels and research vessels, and to vessels engaged in pilot transfer services;
.2 warships of other States and to other Stateowned ships operated for other than commercial purposes – except for items 3.1 and 8 of the Annex hereto, which do apply;

[1] Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinien 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 101) sowie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57).
This Ordinance is to implement Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Council Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 101) and Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (recast) (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 57).

3. für Traditionsschiffe, deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt, mit Ausnahme der Nummer 4 der Anlage,
4. für Sportfahrzeuge, die für nicht mehr als zwölf Personen zugelassen sind und deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt,
5. hinsichtlich Nummer 4 der Anlage für Fischereifahrzeuge, deren Rumpflänge 45 Meter nicht übersteigt.

(4) Diese Verordnung gilt ferner nicht für Bunker auf Schiffen unter 1 000 BRZ, Bordvorräte und Schiffsausrüstung.

.3 traditional ships with a hull length not exceeding 45 metres – except for item 4 of the Annex hereto, which does apply;
.4 pleasure craft with a hull length not exceeding 45 metres and approved to carry not more than twelve passengers;
.5 with regard to item 4 of the Annex hereto – to fishing vessels with a hull length not exceeding 45 metres.

(4) The present Ordinance shall not apply, either, to bunkers aboard ships of less than 1 000 GT, to ships' stores, and to the ships' equipment.

§ 2
Folgen von Verstößen

(1) Ein Schiff, dessen Schiffsführer, Betreiber oder Agent die in der Anlage festgelegten Bedingungen für das An- und Auslaufen nicht erfüllt hat, wird von der jeweils zuständigen Verkehrszentrale zunächst auf diesen Umstand hingewiesen. Werden die vorgeschriebenen Meldungen dennoch nicht abgegeben, können die zuständigen Behörden diesen Umstand als hinreichenden Verdacht eines Verstoßes gegen die anwendbaren Schiffssicherheitsvorschriften ansehen und eine Kontrolle des Schiffes im Bereich der deutschen Hoheitsbefugnisse durchführen.

(2) Jedes Schiff, dessen Betreiber, Agent oder Schiffsführer gegen die Meldepflicht nach Nummer 2.1.2 oder 2.2.2 der Anlage verstößt, wird im deutschen Bestimmungshafen einer erweiterten Überprüfung im Sinne des Artikels 14 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57) in der jeweils geltenden Fassung unterzogen.

Section 2
Consequences of contraventions

(1) Any vessel the master, operator or agent of which has failed to comply with the requirements for entering, respectively leaving, the internal waters of the Federal Republic of Germany as set out in the Annex hereto shall be notified of such non-compliance by the appropriate Vessel Traffic Services (VTS). If the required reports are not made despite such notification, the competent authorities may regard this as sufficient grounds for suspecting a contravention of applicable ship safety requirements and may conduct an inspection of the vessel in the area of jurisdiction of the Federal Republic of Germany.

(2) Any vessel the operator, agent or master of which has failed to comply with the reporting requirement set out in item 2.1.2 or 2.2.2 of the Annex hereto shall, when in the German port of destination, be subject to an expanded inspection under the provisions of Article 14 of Council Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on Port State Control (recast) (Official Journal of the European Union No L 131 of 28 May 2009, p. 57).

§ 3
Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit den Nummern 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1 oder 2.2.2 der Anlage eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht.

(1a) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Abs. 1 Nr. 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer als Schiffsführer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 9.1 Satz 1 der Anlage einen Hafen anläuft,
2. entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 9.1 Satz 2 der Anlage die dort vorgeschriebene Umstellung nicht oder nicht rechtzeitig vornimmt,
3. entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 9.2 Satz 1 der Anlage die dort vorgeschriebenen Angaben nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt oder

Section 3
Administrative Offences

(1) An administrative offence under Section 15, para. 1, item 2, Seeaufgabengesetz, shall be deemed to have been committed by anyone who willfully or negligently, in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with items 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1 or 2.2.2 of the Annex, fails to make a report or fails to make a report correctly, completely or in time.

(1a) An administrative offence under Section 15, para. 1, no. 2, Seeaufgabengesetz, shall be deemed to have been committed by anyone who, as master of ship, willfully or negligently
.1 in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with item 9.1, sentence 1, of the Annex, calls at a port;
.2 in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with item 9.1, sentence 2, of the Annex, fails to make the required switch-over, or fails to make it in due time;
.3 in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with number 9.2, sentence 1, of the Annex, fails to provide the required information or fails to provide it correctly, completely, or in due time; or

4. entgegen § 1 Abs. 1 in Verbindung mit Nummer 9.2 Satz 2 der Anlage eine Eintragung nicht oder nicht rechtzeitig nachmeldet.

(2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 und Absatz 1a wird auf die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest[2] übertragen.

.4 in contravention of Section 1, para. 1, in conjunction with number 9.2, sentence 2, of the Annex, fails to report an entry subsequently or fails to report it subsequently and in due time.

(2) Responsibility for the prosecution and punishment of administrative offences under paras. 1 and 1a is assigned to the Waterways and Shipping Directorates North and Northwest[2].

[2] Seit 1. Mai 2013 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nord und Nordwest
Since 1 May 2013 Federal Waterways and Shipping Agency, Northern and Northwestern Region Offices

Anlage
(zu § 1 Abs. 1)

1 Begriffsbestimmungen
Im Sinne dieser Verordnung sind

1.1 „Betreiber“: Eigentümer, Reeder, Charterer oder Manager des Schiffes;

1.2 „Agent“: jede Person, die dazu befugt oder beauftragt ist, im Namen des Schiffsbetreibers alle Schiffs- und Ladungsinformationen zu übermitteln;

1.3 „gefährliche Güter“:
- Stoffe und Gegenstände, die unter die jeweiligen Begriffsbestimmungen für die Klassen 1 bis 9 des IMDG-Codes fallen,
- Stoffe, die bei der Beförderung als Schüttladung im IMSBC-Code als gefährliche Güter klassifiziert sind, oder
- Stoffe, die in Tankschiffen befördert werden sollen und

  a) denen eine UN-Nummer zugeordnet worden ist oder
  b) die in Kapitel 17 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist und die in Kapitel 18 des IBC-Codes aufgeführt sind und denen dort eine Verschmutzungskategorie zugeordnet ist oder
  c) die in Kapitel 19 des IGC-Codes aufgeführt sind,
- die im INF-Code genannten radioaktiven Stoffe;

1.4 „umweltschädliche Güter“:
- Rohöl und Mineralölerzeugnisse laut Begriffsbestimmung in Anlage I des MARPOL-Übereinkommens,
- flüssige Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anlage II des MARPOL-Übereinkommens,
- Schadstoffe laut Begriffsbestimmung in Anlage III des MARPOL-Übereinkommens;

1.5 „MARPOL-Übereinkommen“: das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das dazugehörige Protokoll von 1978 (BGBl. 1982 II S. 2), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;

1.6 „Kollisionsverhütungsregeln“: die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (BGBl. 1977 I S. 813), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;

1.7 „IMDG-Code“: der International Maritime Dangerous Goods Code, in der amtlichen deutschen Übersetzung, bekannt gegeben durch die Bekanntmachung vom 28. Februar 2009 (VkBl. 2009 S. 102);

Annex
(to Section 1 [1])

1 Definitions
For the purposes of the present Ordinance, the terms given hereunder shall have the following meaning:

1.1 The term “operator” means the owner, charterer or manager of a given ship;

1.2 the term “agent” means any person empowered, authorized or instructed to transmit any ship-related or cargo-related information on behalf of the ship’s operator;

1.3 the term “dangerous goods” includes
- *substances and objects falling within the pertinent definitions for Classes 1 to 9 of the IMDG Code;*
- *substances which in the IMSBC Code are classified as dangerous goods when carried as bulk cargo;*
- *substances to be carried in tankers and to which any one of the three conditions below applies:*
  a) a UN Number has been assigned to them; or
  b) they are listed in Chapter 17 of the IBC Code, where they have been assigned a pollution category; and they are listed in Chapter 18 of the IBC Code, where they have been assigned a pollution category; or
  c) they are listed in Chapter 19 of the IGC Code;
- *the radioactive substances specified in the INF Code;*

1.4 the term “goods damaging to the environment” includes
- *crude oil and refined products as defined in Annex I of the MARPOL Convention;*
- *noxious liquid substances as defined in Annex II of the MARPOL Convention;*
- *harmful substances as defined in Annex III of the MARPOL Convention;*

1.5 the term “MARPOL Convention” means the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the Protocol of 1978 relating thereto (promulgated in the Federal Law Gazette 1982 II p. 2) as amended and valid under German law;

1.6 the term “Collision Regulations” means the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (promulgated in the Federal Law Gazette 1977 I p. 813) as amended and valid under German law;

1.7 the term “IMDG Code” means the International Maritime Dangerous Goods Code in its official German translation as made known to the public by Notice of 28 February 2009 (promulgated in the Verkehrsblatt 2009 p. 102);

1.8 „IBC-Code“: der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;

1.8 the term “IBC Code” means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (promulgated in the Bundesanzeiger No 125a of 12 July 1986) as amended and valid under German law;

1.9 „IGC-Code“: der Internationale Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (BAnz. Nr. 125a vom 12. Juli 1986), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;

1.9 the term “IGC Code” means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (promulgated in the Bundesanzeiger No 125a of 12 July 1986) as amended and valid under German law;

1.10 „IMSBC-Code“: der International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 15. Dezember 2009 (VkBl. 2009 S. 775);

1.10 the term “IMSBC Code” means the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code in the official German translation promulgated on 15 December 2009 (promulgated in the Verkehrsblatt 2009, p. 775);

1.11 „INF-Code“: der Internationale Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen (BAnz. 2000 S. 23 322) in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung;

1.11 the term “INF Code” means the Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on Board Ships (promulgated in the Bundesanzeiger 2000 p. 23 322) as amended and valid under German law;

1.12 „Hafenbehörde“: Behörde oder sonstige Stelle, die für die Entgegennahme und Weitergabe von Hafenanlaufmeldungen zuständig ist;

1.12 the term “port authority” means the authority or other organisation in charge of receiving and passing on the reports of vessels calling at a given port;

1.13 „Maritime Verkehrssicherung“: die von der Verkehrszentrale zur Verhütung von Kollisionen und Grundberührungen, zur Verkehrsablaufsteuerung oder zur Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren für die Meeresumwelt gegebenen Verkehrsinformationen und Verkehrsunterstützungen sowie erlassenen Verfügungen zur Verkehrsregelung und -lenkung;

1.13 the term “maritime traffic control” means any traffic information and traffic assistance provided by the competent VTS Centre to prevent collisions and groundings, control the traffic flow, or prevent hazards to the marine environment as may arise from shipping; and any orders imposed to control and regulate traffic;

1.14 „Verkehrsinformationen“: nautische Warnnachrichten sowie Mitteilungen der Verkehrszentrale über die Verkehrslage, Fahrwasser- sowie Wetter- und Tideverhältnisse, die zu festgelegten Zeiten in regelmäßigen Abständen oder auf Anforderung einzelner Schiffe gegeben werden;

1.14 the term “traffic information” means navigational warnings or other information provided by the competent VTS Centre, either at predetermined times and at regular intervals or upon the specific request of individual vessels;

1.15 „Verkehrsunterstützungen“: Hinweise und Warnungen der Verkehrszentrale an die Schifffahrt und Empfehlungen im Rahmen einer Schiffsberatung von der Verkehrszentrale aus durch Seelotsen nach § 23 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen, die bei verminderter Sicht, auf Anforderung oder wenn die Verkehrszentrale es auf Grund der Verkehrsbeobachtung für erforderlich hält, gegeben werden und sich entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse auch auf Positionen, Passierzeiten, Kurse, Geschwindigkeiten oder Manöver bestimmter Schiffe erstrecken können;

1.15 the term “traffic assistance” means advice and warnings to the shipping community provided by the competent VTS Centre as well as recommendations provided through the competent VTS Centre by sea pilots advising ships under the provisions of Section 23 (1) of the Sea Pilotage Act; such advice, warnings, and recommendations to be provided in restricted visibility, upon request, or when the competent VTS Centre, upon evaluation of the traffic situation, deems it necessary to provide them; they may cover such aspects as the positions of given vessels, their times of passage at given positions, their courses, speeds, and/or manœuvres (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);

1.16 „Verkehrsregelungen“: schifffahrtspolizeiliche Verfügungen der Verkehrszentrale im Einzelfall, die entsprechend den Erfordernissen der Verkehrslage, der Fahrwasser- sowie der Wetter- und Tideverhältnisse Regelungen über Vorfahrt, Überholen, Begegnen, Höchst- und Mindestgeschwindigkeiten oder über das Befahren einer Seeschifffahrtsstraße umfassen können;

1.16 the term “traffic instructions” means restraints imposed, on a case-by-case basis, by the competent VTS Centre acting as shipping police authority; traffic instructions may cover aspects such as right-of-way, overtaking and head-on situations, minimum and maximum speeds, or any other details to be observed by vessels proceeding on a given navigable waterway (as the traffic situation, the fairway, weather, and/or tidal conditions may require);

1.17 „Innere Deutsche Bucht“ (German Bight): das Seegebiet ergibt sich aus dem Anhang zu dieser Anlage;

1.18 „UN-Nummer“: die zum Stoff gehörende Nummer gemäß den Empfehlungen, die vom Ausschuss der Sachverständigen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter vorgeschlagen wurde und in den in den Nummern 1.7 bis 1.10 dieser Anlage genannten Codes aufgeführt ist;

1.19 „AIS“: Automatisches Schiffsidentifizierungssystem der Regel V/19.2.4 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141), in der jeweils nach Maßgabe des deutschen Rechts geltenden Fassung.

1.17 the term “Inner German Bight” denotes the sea area as depicted in the Appendix to the present Annex;

1.18 the term “UN Number” means the identification number assigned to a given substance pursuant to the recommendations of the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and specified in one or more of the Codes referred to in items 1.7 to 1.10 of this Annex;

1.19 the term “AIS” means the Automatic Identification System referred to in Regulation V/19.2.4 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (promulgated in the Federal Law Gazette 1979 II p. 141) as amended and valid under German law.

2 Meldungen an die Zentrale Meldestelle

2 Reports to be made to the Competent Authority (Zentrale Meldestelle)

2.1 Allgemeine Meldungen

2.1 General notification

2.1.1 Meldung vor Einlaufen nach der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr (ABl. L 208 vom 5. August 2002, S. 10), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/17/EG (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 101) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes, das im Geltungsbereich dieser Verordnung verkehrt, ist verpflichtet,

a) mindestens 24 Stunden im Voraus oder
b) spätestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Schiff aus dem vorigen Hafen ausläuft, sofern die Reisezeit weniger als 24 Stunden beträgt, oder
c) wenn der Anlaufhafen nicht bekannt ist oder sich während der Reise ändert, sobald diese Information vorliegt,

die in Satz 2 bezeichneten Angaben der Zentralen Meldestelle zu übermitteln. Angaben im Sinne des Satzes 1 sind:

a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer),
b) Identifizierungsmerkmal des Bestimmungshafens,
c) Voraussichtliche Zeit der Ankunft im Bestimmungshafen oder an der Lotsenstation und voraussichtliche Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen und
d) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

2.1.1 Notification prior to entry according to Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system (Official Journal of the European Union No. L 208 of 5 August 2002, p. 10), last amended by Directive 2009/17/EC (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 101), as amended

The operator, agent or master of a ship operating in the area of this Ordinance is required to notify the information referred to in sentence 2 to the Competent Authority:

a) at least 24 hours in advance; or
b) at the latest, at the time the ship leaves the previous port, if the voyage time is less than 24 hours; or
c) if the port of call is not known or is changed during the voyage, as soon as this information is available.

Information within the meaning of sentence 1 shall be:

a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);
b) identification code of the port of call;
c) estimated time of arrival at the port of call or pilot station and estimated time of departure from that port; and
d) total number of persons on board.

2.1.2 Meldungen nach Ein- und Auslaufen nach der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28. Mai 2009, S. 57) in der jeweils geltenden Fassung

Ergänzend zur Meldung nach Nummer 2.1.1 ist der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes unter fremder Flagge, das einen

2.1.2 Notification to be made after entering or leaving, according to Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control (recast) (Official Journal of the European Union No. L 131 of 28 May 2009, p. 57), as amended

Supplementing the report under 2.1.1 above, the operator, agent or master of a ship under foreign flag entering or leaving a German port

deutschen Hafen oder ein anderes Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines deutschen Hafens anläuft oder ihn verlässt, verpflichtet,
a) nach dem Einlaufen den genauen Zeitpunkt der Ankunft des Schiffes und
b) nach dem Auslaufen den genauen Zeitpunkt des Auslaufens des Schiffes

sowie jeweils das Identifizierungsmerkmal des Hafens unverzüglich der Zentralen Meldestelle zu übermitteln.

or other area in a German port's area of responsibility is required to report immediately to the Competent Authority
a) after arrival, the exact time of arrival of the ship
b) after departure, the exact time of departure of the ship

and identification code of the port.

2.2 Besondere Meldungen

2.2 Special notification

2.2.1 Meldung vor Einlaufen und vor Auslaufen für Gefahrguttransporte nach der Richtlinie 2002/59/EG

2.2.1 Notification prior to entry and before departure of ships carrying dangerous or polluting goods in accordance with Directive 2002/59/EC

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes, das gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert, hat, wenn der nächste Anlaufhafen, Auslaufhafen, Liege- oder Ankerplatz im Geltungsbereich dieser Verordnung liegt oder eine Durchfahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal beabsichtigt ist, spätestens beim Verlassen des letzten Auslaufhafens der Zentralen Meldestelle folgende Angaben zu übermitteln:

If the next port of call, port of departure or anchorage of a ship carrying dangerous or polluting goods is located in the area covered by this ordinance or such ship is planning to pass through Kiel Canal, her operator, agent or master is required to notify the following information to the Competent Authority, at the latest at the moment of departure from the last port of call:

a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);

b) letzter Auslaufhafen und Zeit des Auslaufens aus diesem Hafen;
b) last port of call and time of departure from that port;

c) nächster Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz;
c) next port of call or anchorage

d) voraussichtliche Ankunftszeit im nächsten Anlaufhafen, Liege- oder Ankerplatz oder an der Lotsenstation;
d) estimated time of arrival at the next port of call or anchorage or at the pilot station;

e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen;
e) total number of persons on board;

f) gefährliche oder umweltschädliche Güter mit dem Richtigen Technischen Namen beziehungsweise dem Stoff- oder Produktnamen und bei brennbaren Flüssigkeiten nach dem IMDG-Code dem Flammpunkt;
f) dangerous or polluting goods carried, stating their correct technical names and/or substance or product names and, in the case of flammable liquids according to the IMDG Code, their flash point;

g) die Gefahr auslösenden Stoffe und die von den Vereinten Nationen zugeteilten UN-Nummern;
g) hazardous substances carried, and UN numbers assigned to them by the United Nations

h) die nach IMDG-Code bestimmte Gefahrgutklasse und Kategorie des Schiffes im Sinne des INF-Codes;
h) IMDG dangerous goods class and ship category according to the INF Code;

i) die Mengen der in Buchstabe g genannten Güter und ihr Aufbewahrungsort an Bord, Verpackungsart und Verpackungsgruppe sowie, soweit sie in anderen Beförderungseinheiten als festen Tanks befördert werden, die Art der Beförderungseinheit und deren Identifikationsnummer;
i) quantities of the goods referred to in item (g) above and their locations on board the vessel, the type of package used and the packaging group and, when carried in transport units other than fixed tanks, the type of each transport unit and its identification number;

j) Lade- und Löschhafen der Ladung;
j) loading and unloading ports of the cargo;

k) Bestätigung, dass eine Aufstellung, ein Verzeichnis oder ein Lageplan in geeigneter Form zur Angabe der an Bord des Schiffes geladenen gefährlichen oder umweltschädlichen Güter und ihrer jeweiligen Lage im Schiff beziehungsweise ein entsprechender Stauplan auf der Brücke oder in der Schiffsführungszentrale vorgehalten wird;
k) a confirmation that a list, manifest or appropriate location plan giving details of the dangerous goods or goods damaging to the environment carried on board the vessel, including their location on the vessel, or an appropriate stowage plan, is kept readily available on the navigating bridge or in the operations control room;

l) eine Adresse, unter der detaillierte Informationen über die Ladung erhältlich sind, sowie die Notrufdaten des Versenders oder jeder anderen Person oder Einrichtung, die im Besitz von Informationen über die physikalisch chemischen Merkmale der Erzeugnisse und über die im Notfall zu ergreifenden Maßnahmen ist;
m) die Menge der als vorhergehende Ladung beförderten Massengüter im Sinne des § 30 Absatz 1 Nummer 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung, soweit die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert sind;
n) Merkmale und geschätzte Menge des mitgeführten Bunkertreibstoffs.

Soweit die Angaben nach den Buchstaben c, d und j beim Verlassen des letzten Auslaufhafens nicht verfügbar sind, ist die vollständige Meldung erneut zu machen, sobald der nächste Anlaufhafen, Liege oder Ankerplatz bekannt ist.

l) an address where detailed information on the cargo may be obtained, and emergency contact data of the shipper or any other person who has information about the physical and chemical properties of the products and about measures to be taken in an emergency;

m) the quantity of preceding bulk cargo that has been carried, within the meaning of Section 30 (1), item 1, German Traffic Regulations for Navigable Maritime Waterways, unless the tanks have been cleaned and degassed or fully inerted;
n) characteristics and estimated quantity of bunker fuel carried.

Where the information under c, d and j above is not available when leaving the previous port of departure, the complete information must be notified once more as soon as the port of destination or anchorage is known.

2.2.2 Meldung vor Einlaufen für erweiterte Überprüfung nach der Richtlinie 2009/16/EG

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes unter fremder Flagge, das nach Artikel 14 der Richtlinie 2009/16/EG für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommt, hat der Zentralen Meldestelle 72 Stunden vor der erwarteten Ankunft in einem deutschen Hafen oder einem anderen Gebiet im Zuständigkeitsbereich eines deutschen Hafens folgende Angaben zu melden:

a) Identifikation des Schiffes (Name, Rufzeichen und IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
b) Identifizierungsmerkmal des Hafens, der angelaufen werden soll;
c) vorgesehene Dauer der Liegezeit, einschließlich des voraussichtlichen Zeitpunkts der Ankunft und des Auslaufens;
d) für Tankschiffe:
   aa) Bauweise: einfache Hülle, einfache Hülle mit getrenntem Ballasttank (SBT), Doppelhülle;
   bb) Zustand der Lade- und Ballasttanks: voll, leer, inertisiert;
   cc) Ladungsart und -volumen;
e) geplante Tätigkeiten im Bestimmungshafen oder am Bestimmungsankerplatz (Laden, Löschen, sonstige);
f) geplante vorgeschriebene Kontrollüberprüfungen und wesentliche Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten, die während des Aufenthalts im Bestimmungshafen durchzuführen sind;
g) Datum der letzten erweiterten Überprüfung in der unter die Pariser Vereinbarung fallenden Region.

2.2.2 Notification prior to entry in case of expanded inspection in accordance with Directive 2009/16/EC

The operator, agent or master of a foreign-flagged ship which, under Section 14 of Directive 2009/16/EC, is eligible for an expanded inspection must notify the following information to the Competent Authority 72 hours before the estimated time of arrival in a German port or other area in the responsibility of a German port:

a) ship identification (name, call sign, IMO identification number);
b) identification of the next port of call
c) planned duration of stay including expected times of arrival and departure;
d) with respect to tankers:
   aa) type of construction: single hull, single hull with separate ballast tank (SBT, double hull;
   bb) status of cargo and ballast tanks: full, empty, inerted;
   cc) type and volume of cargo;
e) planned activities in the port of destination or anchorage (loading, unloading, other);
f) planned mandatory inspections and major maintenance and repair measures planned to be carried out during the ship's stay in the port of destination;
g) date of the previous expanded inspection in the region covered by the Paris Agreement.

2.3 Zentrale Meldestelle und Meldeverfahren

2.3.1 Zentrale Meldestelle
Zentrale Meldestelle im Sinne dieser Verordnung ist das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos (Zentrale Meldestelle),

2.3 Competent Authority and reporting procedures

2.3.1 Competent Authority
The Competent Authority referred to in this Ordinance is the Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre (Competent Authority) located at

Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
Tel.: + 49 (0) 47 21 5 67-4 99,
Fax: + 49 (0) 47 21 5 54-7 44 oder -7 45.
Die Zentrale Meldestelle betreibt zur Annahme der Meldungen im Internet das Zentrale Meldesystem für Gefahrgut und Schiffsverkehre der Bundesrepublik Deutschland (ZMGS).

Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven,
phone: + 49 (0) 47 21 5 67-4 99,
Fax: + 49 (0) 47 21 5 54-7 44 or -7 45.
The Competent Authority operates the Internet based central reporting system for dangerous goods and ship transports (ZMGS), which processes the reports submitted.

2.3.2 Ersatzmeldestelle bei erweiterten Überprüfungen

Ist dem Betreiber, Agent oder Schiffsführer eine Meldung nach Nummer 2.2.2 an die Zentrale Meldestelle nicht möglich, müssen die Angaben als elektronisches Dokument an die Berufsgenossenschaft für Verkehr und Transportwirtschaft, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg
(E-Mail: psc-germany@bg-verkehr.de)
gemeldet werden.

2.3.2 Designated replacement coastal station for expanded inspections

If the operator, agent or master of a ship is unable to notify the information required under 2.2.2 above to the Competent Authority, the information has to be sent as an electronic document to Berufsgenossenschaft für Verkehr und Transportwirtschaft, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg
(e-mail: psc-germany@bg-verkehr.de).

2.3.3 Meldeverfahren

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer hat die nach den Nummern 2.1 und 2.2 erforderlichen Meldungen im ZMGS über das Internet unter www.zmgs.de vorzunehmen. Die Meldung muss Namen, Anschrift, Ruf- und Telefax-Nummer des Meldenden enthalten. Der meldende Betreiber, Agent oder Schiffsführer hat sicherzustellen, dass die erforderlichen Meldungen je Schiffsreise nur einmal abgegeben werden.

2.3.3 Reporting procedure

The operator, agent or master of a ship is required to notify the information under 2.1 and 2.2 via Internet to ZMGS at www.zmgs.de. The report must include the name, address, telephone and fax numbers of the person making the report. The operator, agent, or master of the ship must ensure that the required information is notified only once for each voyage.

2.4 Möglichkeit der befreienden Meldung an eine Hafenbehörde

Der Betreiber, Agent oder Schiffsführer eines Schiffes ist von der Meldung der Angaben nach den Nummern 2.1.1, 2.1.2 und 2.2.1 an die Zentrale Meldestelle befreit, wenn er diese Angaben einer Hafenbehörde gemeldet hat und die Hafenbehörde in der Lage ist, die Angaben der Zentralen Meldestelle auf deren Anfrage 24 Stunden am Tag unverzüglich im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln. Die Hafenbehörden, die diese Voraussetzung erfüllen, werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt und nachrichtlich auf der Internetseite der Zentralen Meldestelle unter www.zmgs.de bekannt gemacht.

2.4 Exonerating option to make reports to a port authority

The operator, agent or master of a ship shall be exempted from notifying the information under 2.1.1, 2.1.2 and 2.2.1 to the Competent Authority if he has notified the information to a port authority and provided that such port authority is in a position to forward the information to the Competent Authority upon the latter's request, 24 hours a day, without delay via remote data transmission. The names of port authorities meeting these requirements will be published by the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development by promulgation in the Verkehrsblatt and will be notified on the homepage of the Competent Authority at www.zmgs.de

2.5 Ausnahmeregelung für Liniendienste

2.5 Exemptions for scheduled services

2.5.1 Nationale Liniendienste

Liniendienste zwischen deutschen Häfen sind von der Pflicht zur Abgabe der Meldungen nach Nummer 2.2.1 befreit, soweit der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes eine Liste der betreffenden Schiffe erstellt und aktualisiert sowie diese als elektronisches Dokument an die Zentrale Meldestelle (E-Mail: MLZ@havariekommando.de) übermittelt hat. Der Betreiber des jeweiligen Liniendienstes hat sicherzustellen, dass die Angaben nach Nummer 2.2.1 24 Stunden am Tag auf Anforderung der Zentralen Meldestelle unverzüglich übermittelt werden können.

2.5.1 National scheduled services

Scheduled services operating between German ports shall be exempted from the obligation to notify the information under 2.2.1 above provided that the company operating the scheduled services keeps and updates a list of the ships concerned and transmits it as an electronic document to the Competent Authority at MLZ@havariekommando.de. The company operating the scheduled services must ensure that the information to be notified under 2.2.1 can be transmitted to the Competent Authority 24 hours a day and without delay.

2.5.2 Internationale Liniendienste

Einem internationalen Liniendienst kann auf schriftlichen Antrag bei der für den Auslaufhafen örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion[3] eine Ausnahme genehmigt werden, soweit die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zugestimmt haben. Nach Erteilung der Genehmigung gilt Nummer 2.5.1 entsprechend.

2.5.2 International scheduled services

An exemption may be granted to an international scheduled service, upon application, by the competent local Waterways and Shipping Directorate[3], provided that the other Member States of the European Union have agreed. After an exemption has been granted, 2.5.1 above shall apply accordingly.

2.6 Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 (ABl. L 283 vom 29. Oktober 2010, S. 1)

Meldungen, die nach der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG abzugeben sind und den verschiedenen zuständigen Behörden und den Mitgliedstaaten zur Verfügung zu stellen sind, können über die Zentrale Meldestelle abgegeben werden.

2.6 Reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States according to Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 (Official Journal of the European Union No. L 283 of 29 October 2010, p. 1)

Reports to be made to the various competent authorities and made available to the Member States according to Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States and repealing Directive 2002/6/EC can be submitted to the Competent Authority (Zentrale Meldestelle).

3 Meldungen bei Anlaufen bestimmter Seegebiete

3 Reports to be made when approaching certain sea areas

3.1 Meldung bei Ansteuerung der Inneren Deutschen Bucht

Der Schiffsführer eines aus westlicher oder nördlicher Richtung die Innere Deutsche Bucht anlaufenden Schiffes oder Schub- und Schleppverbandes mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 300 hat, unabhängig davon, ob das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ benutzt wird, beim Passieren des Meridians 007° 10’E oder, aus nördlicher oder nordwestlicher Richtung anlaufend, beim Passieren des Breitenparallels 54° 20’ N, folgende Angaben der Verkehrszentrale „German Bight Traffic“ über UKW-Sprechfunk (UKW-Kanal 79 oder 80) oder über ein vorhandenes AIS zu melden:

a) Name, Unterscheidungssignal, gegebenenfalls IMO-Schiffsidentifikationsnummer und Art des Schiffes;
b) Position des Schiffes;
c) Länge, Breite und aktueller Frischwassertiefgang des Schiffes in Metern;
d) Bruttoraumzahl des Schiffes;
e) letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen des Schiffes;
f) Angabe, ob verflüssigte Gase, Chemikalien oder Erdöl und Erdölprodukte als Massengut befördert werden, oder ob solche Güter befördert worden sind und danach die Tanks nicht gereinigt und entgast oder vollständig inertisiert worden sind;

3.1 Reports to be made when approaching the Inner German Bight

The master of a vessel or of a pushing or towing convoy of a gross tonnage exceeding 300 and, irrespective of whether or not using the traffic separation scheme “German Bight Western Approach”, approaching the Inner German Bight shall, upon passing longitude 007° 10’ E when approaching from a westerly or northerly direction, or upon passing latitude 54° 20’ N when approaching from a northerly or north-westerly direction, transmit the following information to the VTS Centre “German Bight Traffic” via VHF radiotelephony (VHF channel 79 or 80) or through an AIS, if fitted:

a) the vessel’s name, distinctive number or letters, IMO identification number as required, and type of vessel;
b) the vessel’s current position;
c) the vessel’s length, beam, and current fresh-water draught (in metres);
d) the vessel’s gross tonnage;
e) the vessel’s last port of call and her next port of call;
f) information on whether liquefied gases, liquefied chemicals, petroleum or petroleum products are carried in bulk, or whether any such goods had been carried and the tanks have not been cleaned and degassed or completely inerted thereafter;

[3] Seit 1. Mai 2013 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstellen Nord und Nordwest
Since 1 May 2013 Federal Waterways and Shipping Agency, Northern and Northwestern Region Offices

g) Angabe, ob gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden;

h) Erklärung, ob Mängel an Schiff oder Ladung vorliegen;
i) Betreiber oder Agent oder deren Bevollmächtigte;
j) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

Nach Abgabe der Meldung muss das Schiff ständig auf UKW-Kanal 70, 79, 80 oder 16 empfangsbereit sein.

g) information on whether any dangerous goods or goods damaging to the environment are carried on board;
h) declaration of whether there are any deficiencies as to the vessel or her cargo;
i) name of the vessel's operator or agent or of their authorized representatives;
j) total number of persons on board.

After having made the above report, the ship shall at all times be ready to receive messages on VHF channel 70, 79, 80 or 16.

3.2 Meldung bei Anlaufen des bundeseigenen Hafens Helgoland

Der Betreiber, der Agent oder der Schiffsführer eines Schiffes, dessen nächster Anlaufhafen der bundeseigene Hafen Helgoland ist, muss 24 Stunden im Voraus, spätestens jedoch beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen oder sobald bekannt ist, dass Helgoland angelaufen wird, der zuständigen Hafenbehörde folgende Angaben melden:

a) Name und Adresse des Meldenden;

b) Identifikation des Schiffes (Name, Unterscheidungssignal, IMO-Schiffsidentifikationsnummer);
c) voraussichtliche Ankunftszeit;
d) voraussichtliche Zeit des Wiederauslaufens;
e) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen.

3.2 Reports to be made when calling at the state-owned harbour of Helgoland

The operator, agent, or master of a vessel whose next port of call is the state-owned harbour of Helgoland shall notify to the competent port authority the following information 24 hours in advance, but in no case later than upon leaving the last port of call or as soon as it is certain that the next port of call is the state-owned harbour of Helgoland:

a) name and address of the person making the report;
b) the vessel's identification details (name; distinctive number or letters; IMO identification number);
c) estimated time of arrival;
d) estimated time of departure;

e) total number of persons on board.

4 Meldungen nach der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28. Dezember 2000, S. 81), die durch die Richtlinie 2007/71/EG (ABl. L 329 vom 14. Dezember 2007, S. 33) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung

4 Notification under the provisions of Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues (Official Journal of the European Union No L 332 of 28 December 2000, p. 81), amended by Directive 2007/71/EC (Official Journal of the European Union No L 329 of 14 December 2007, p. 33), as amended

4.1 Meldeverpflichtung

Der Schiffsführer eines Schiffes, das nicht die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union führt und einen deutschen Hafen anlaufen möchte, hat die im Anhang II der Richtlinie 2000/59/EG vorgesehenen Angaben auf dem vorgeschriebenen und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bekannt gemachten Formular (VkBl. 2008 S. 39) wahrheitsgetreu zu melden und die Meldung

a) mindestens 24 Stunden vor der Ankunft, sofern der Anlaufhafen bekannt ist, oder
b) sobald der Anlaufhafen bekannt ist, falls diese Information weniger als 24 Stunden vor der Ankunft vorliegt, oder
c) spätestens beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen, falls die Fahrtdauer weniger als 24 Stunden beträgt,

4.1 Reporting requirements

The master of a ship not flying the flag of a Member State of the European Union and bound for a German port shall complete truly and accurately the form prescribed under the provisions of Annex II to Directive 2000/59/EC, which has been promulgated by the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development (Verkehrsblatt 2008 p. 39), and shall notify that information to the designated authority or body in the German port of call in question
a) at least 24 hours prior to arrival, if the port of call is known; or
b) as soon as the port of call is known, if this information is available less than 24 hours prior to arrival; or
c) at the latest upon departure from the previous port, if the duration of the voyage is less than 24 hours.

der Meldestelle des jeweiligen deutschen Anlaufhafens zu übermitteln. Die sonstigen Verpflichtungen auf Grund der Umsetzung der genannten Richtlinie in anderen Rechtsvorschriften für Schiffe, die die Bundesflagge, die Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder eines anderen Staates führen, bleiben unberührt.

This requirement shall be without prejudice to any other obligations arising from the implementation of the Directive referred to above in any other legal instrument and applying to vessels flying the flag of the Federal Republic of Germany, the flag of another Member State of the European Union, or of any other State.

4.2 Meldestellen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Angaben an die Bundesrepublik Deutschland nach Nummer 4.1 und nach § 5 Absatz 1 Satz 1 des Schiffssicherheitsgesetzes in Verbindung mit Abschnitt D Nummer 16 der Anlage zu diesem Gesetz empfangszuständigen Behörden oder Stellen (Meldestellen) im Verkehrsblatt (VkBl. 2003 S. 698, zuletzt geändert in VkBl. 2008 S. 39, in der jeweils geltenden Fassung) und in den Nachrichten für Seefahrer bekannt gemacht. Die in Satz 1 genannte Verpflichtung gilt als erfüllt, wenn die erforderlichen – auch per Telefax oder als elektronisches Dokument übermittelten – schriftlichen Angaben einer für den Empfang nach Landesrecht zuständigen Hafenbehörde oder der von ihr hierfür benannten Stelle vorliegen. Als elektronisches Dokument übermittelte Daten sind in Papierform mindestens bis zum Erreichen des folgenden Hafens an Bord aufzubewahren.

4.2 Designated authorities or bodies

The Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development has notified to the public by promulgation in the Verkehrsblatt 2003, p. 698, last amended in Verkehrsblatt 2008, p. 39, as amended, and in the German "Notices to Mariners" ("Nachrichten für Seefahrer") the authorities or bodies designated to receive the information required under the provisions of 4.1 above and Section 5 (1) (first sentence) of the Ship Safety Act in conjunction with Section D item 16 of the Annex to the said Act (such authorities or organizations being known as "contact points"). The reporting requirement referred to in sentence 1 shall be deemed to be met when the required written information – also transmitted by telefax or as an electronic document – is available to a port authority competent for receiving such information under the laws and regulations of the Land in question or to an organization designated for this purpose by such port authority. Data transmitted as an electronic document shall be retained on board, in paper form, at least until the next port has been reached.

5 Maritime Verkehrssicherung

5.1 Der Schiffsverkehr wird im Rahmen der maritimen Verkehrssicherung überwacht

5.2 Zur Gewährleistung einer sicheren Schiffsführung hat der Schiffsführer im Rahmen seiner seemännischen Sorgfaltspflicht gemäß Regel 2 der Kollisionsverhütungsregeln beim An- und Auslaufen die in deutscher, auf Anforderung in englischer Sprache gegebenen Verkehrsinformationen und -unterstützungen unverzüglich entsprechend den Bedingungen der jeweiligen Verkehrssituation zu berücksichtigen und den getroffenen Verkehrsregelungen nachzukommen.

5.3 Die Tätigkeit der maritimen Verkehrssicherung entbindet den Schiffsführer nicht von der Pflicht, eigenverantwortlich die Kollisionsverhütungsregeln und im Bereich der deutschen Hoheitsbefugnisse die ergänzenden nationalen Sondervorschriften zu befolgen.

5 Maritime traffic control

5.1 Shipping traffic shall be monitored in the framework of maritime traffic control.

5.2 To ensure the safety of navigation, the ship's master shall, as part of his duty to take any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, as provided for in Rule 2 of the Collision Regulations, take account, without delay and in the light of the traffic situation prevailing, of the traffic information provided to him in German or, upon request, in English, and shall comply with the traffic regulations imposed.

5.3 The activities of maritime traffic control shall not relieve the master of his obligation to comply in his own responsibility with the Collision Regulations as well as with the specific national requirements supplementing them.

6 Verpflichtung zur Benutzung des Verkehrstrennungsgebietes „German Bight Western Approach" (Tiefwasserweg)

Von Westen die Innere Deutsche Bucht ansteuernde oder sie verlassende

a) Tankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 10 000, die Öle nach Anlage I des MARPOL-Übereinkommens befördern,

6 Compulsory use of traffic separation scheme "German Bight Western Approach" (deep-water route)

The traffic separation scheme "German Bight Western Approach" shall be used by

a) tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry oil as defined in Annex I of the MARPOL Convention

b) Tankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 10 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe Z nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;
c) Tankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 5 000, die schädliche flüssige Stoffe der Gruppe X oder Y nach Anlage II des MARPOL-Übereinkommens befördern;
d) Gastankschiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 10 000, die Flüssiggase befördern,

haben das Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ zu befahren.

b) tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry noxious liquid substances of category Z according to Annex II of the MARPOL Convention
c) tankers with a gross tonnage exceeding 5 000 which carry noxious liquid substances of Category X or Y according to Annex II of the MARPOL Convention

d) gas tankers with a gross tonnage exceeding 10 000 which carry liquefied gases

and enter the Inner German Bight from, or leaving it in, a westerly direction.

7 Wegerechtschiffe

7.1 Schiffe, die die Innere Deutsche Bucht anlaufen, gelten als Wegerechtschiffe, wenn sie auf den Fahrtstrecken vom Feuerschiff „GB“ oder von der Tiefwasserreede zur Jade, Weser oder Elbe auf Grund ihres Tiefgangs in den voraus liegenden Revieren tidegebunden fahren müssen und deshalb das Wegerecht in Anspruch nehmen. Sie haben dies der zuständigen Verkehrszentrale zu melden. Sie gelten als manövrierbehinderte Schiffe im Sinne der Regel 3 Buchstabe g der Kollisionsverhütungsregeln und haben die Lichter und Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b der Kollisionsverhütungsregeln zu führen.

7.2 Die Revierfahrt darf nur dann angetreten werden, wenn in Absprache mit der zuständigen Verkehrszentrale der Tidefahrplan des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes eingehalten werden kann.

7 Right-of-way vessels

7.1 Vessels entering the Inner German Bight en route from light-vessel “GB” or from the deep-water roadstead to River Jade, River Weser, or River Elbe shall be deemed to be right-of-way vessels when they are forced by their draught to ride the tide along their way and thus have to claim the right of way. Such vessels shall report this fact to the competent VTS Centre. They shall be deemed to be vessels restricted in their ability to manœuvre as defined in Rule 3 (g) of the Collision Regulations and shall exhibit the lights and shapes specified in Rule 27 (b) of the Collision Regulations.

7.2 No such vessel shall navigate in the approaches to the rivers above unless agreement has been reached with the competent VTS Centre that the tidal navigating schedule of the competent Waterways and Shipping Office can be complied with.

8 Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen

Soweit in den Lotsverordnungen Elbe vom 8. April 2003 (BAnz. S. 9989), Weser/Jade vom 25. Februar 2003 (BAnz. S. 3702) und Ems vom 25. Februar 2003 (BAnz. S. 3703) in der jeweils geltenden Fassung nichts anderes bestimmt ist, haben in der Inneren Deutschen Bucht außerhalb des deutschen Küstenmeeres einen Seelotsen anzunehmen:

a) auf den Fahrtstrecken zu einem deutschen Hafen ab der Lotsenversetzposition bei Tonne „GW/TG“ in Richtung Außenposition des Lotsenschiffes vor der Emsmündung: Tankschiffe im Sinne des Artikels 21 Abs. 1 der Schifffahrtsordnung Emsmündung vom 22. Dezember 1986 (BGBl. 1987 II S. 141) in der jeweils geltenden Fassung mit einer Länge über alles von 150 m oder einer größten Breite von 23 m und mehr;

8 Compulsory pilotag

Unless otherwise provided for in the Pilotage Ordinances for the Elbe Pilotage District of 8 April 2003 (Bundesanzeiger p. 9989), the Weser/Jade Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3702), or the Ems Pilotage District of 25 February 2003 (Bundesanzeiger p. 3703), as amended, the following categories of vessels shall be required to take a sea pilot when navigating in the Inner German Bight outside the German territorial sea:

a) tankers as referred to in Article 21 (1) of the Shipping Ordinance for the Ems Estuary of 22 December 1986 (Federal Law Gazette 1987 II p. 141), as amended, and with a length overall of 150 metres and more or with a maximum width of 23 metres and more when heading for a German port, from the pilot transfer position near light-buoy “GW/TG” towards the seaward position of the pilot cutter off the Ems Estuary;

b) auf den Fahrtstrecken ab der Lotsenversetzposition im Verkehrstrennungsgebiet „Jade Approach“ einkommend 5 Seemeilen nördlich der Tonne „TG 18“[4] in Richtung Außenposition des Lotsenschiffes vor der Wesermündung:

aa) Tankschiffe im Sinne des § 30 Abs. 1 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung mit einer Länge über alles von 150 m oder einer größten Breite von 23 m und mehr; mit einer Länge ab 300 m oder einem Tiefgang von 16,50 m und mehr sind zwei Seelotsen anzunehmen;

bb) andere Massengutschiffe mit einer Länge über alles von 250 m oder einer größten Breite von 40 m oder einem Tiefgang von 13,50 m und mehr;

cc) andere Seeschiffe mit einer Länge über alles von 350 m oder einer größten Breite von 45 m und mehr.

Die in den jeweiligen Lotsverordnungen vorgesehenen Interpolationsmöglichkeiten hinsichtlich der Länge und Breite bleiben unberührt.

b) the following categories of vessels when inbound from the pilot transfer position in the traffic separation scheme “Jade Approach” 5 nautical miles north of light-buoy “TG 18”[4] towards the seaward position of the pilot cutter off the Weser Estuary:

aa) tankers as referred to in Section 30 (1) of the Traffic Regulations for Navigable Waterways with a length overall of 150 metres and more or with a maximum width of 23 metres and more – with the additional requirement applying that tankers with a length overall of 300 metres and more or with a draught of 16.50 metres and more must take two sea pilots;

bb) other bulk carriers with a length overall of 250 metres and more or with a maximum width of 40 metres and more or with a draught of 13.50 metres and more;

cc) other sea-going vessels with a length overall of 350 metres and more or with a maximum width of 45 metres and more.

The above requirements shall be without prejudice to the interpolation options relating to a vessel’s length and width provided for in the applicable Pilotage Ordinance.

9 Verminderung von Schwefelemissionen

9.1 Schiffe, die unterschiedliche Schiffskraftstoffe verwenden, dürfen einen deutschen Hafen nur anlaufen, wenn im Schiffstagebuch folgende Angaben zur Schiffskraftstoffumstellung wahrheitsgetreu eingetragen sind:
a) Menge an Schiffskraftstoff mit geringem Schwefelgehalt (≤ 1,5 % m/m) in jedem Tank,
b) Datum, Zeitpunkt und Position für jeden Vorgang der Kraftstoffumstellung.
Der Schiffsführer hat die Umstellung so rechtzeitig vorzunehmen, dass bei dem Einfahren in das SO_x-Überwachungsgebiet „Nordsee“ oder „Ostsee“ alle Reste von Schiffskraftstoffen mit nicht geringem Schwefelgehalt aus dem Brennstoffbetriebssystem vollständig herausgespült sind.

9.2 Der Schiffsführer muss dem Meldepunkt des jeweiligen deutschen Anlaufhafens die Angabe über die nach Nummer 9.1 durchgeführte Eintragung im Zusammenhang mit Erfüllung der Meldeverpflichtung nach Nummer 4.1 übermitteln. Findet eine Schiffskraftstoffumstellung zu einem späteren Zeitpunkt statt, hat er die Eintragung in das Schiffstagebuch unmittelbar danach vorzunehmen und die durchgeführte Eintragung unverzüglich nachzumelden.

9 Reduction of sulfur emissions

9.1 Ships using different marine fuels are only allowed to call at a German port if the following information concerning fuel switch-over has been entered correctly in the ship’s logbook:

a) quantity of low-sulfur marine fuel (≤ 1.5 % m/m) in each tank;

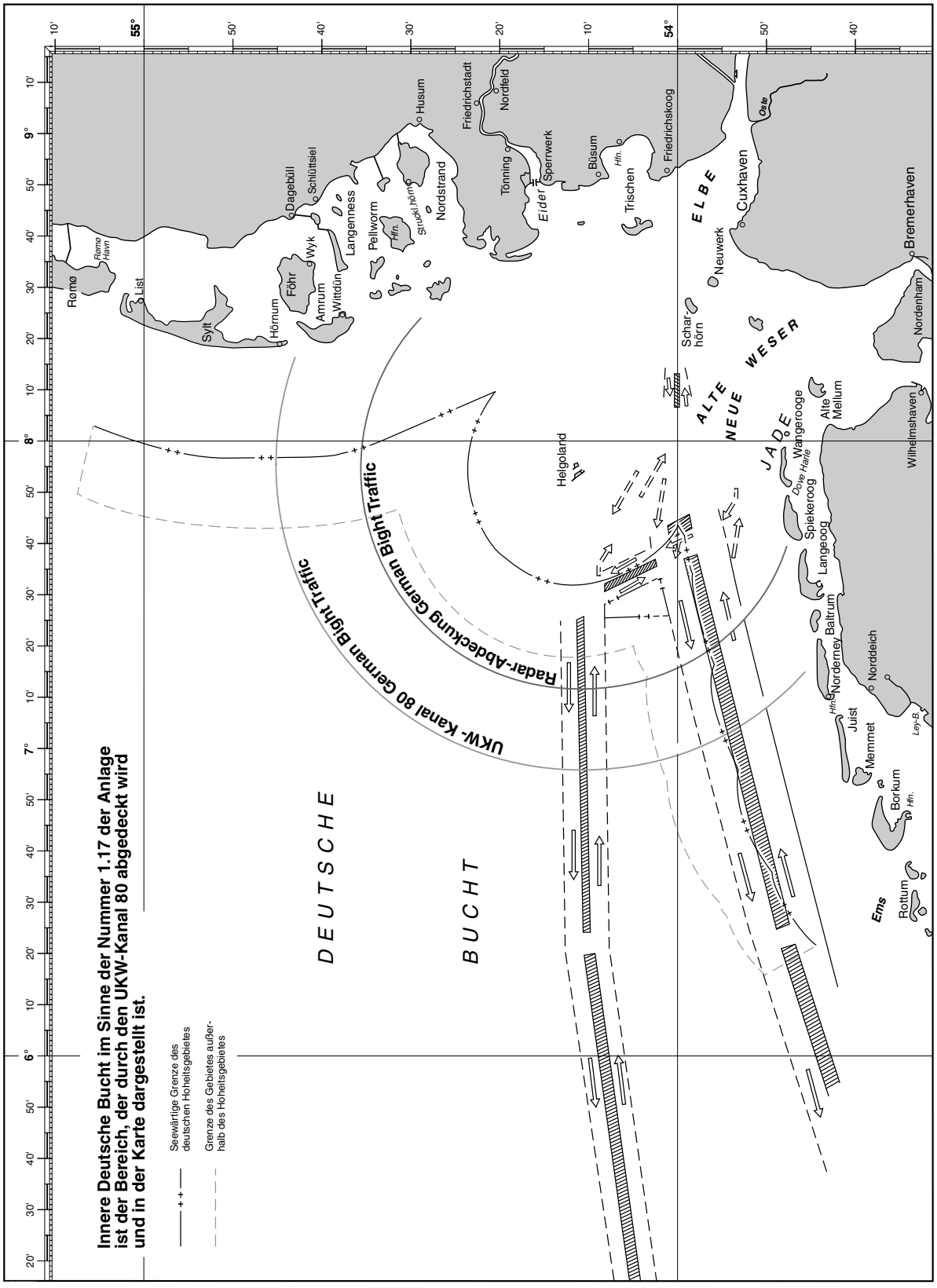
b) date, time, and position of each fuel switch-over.

The master shall carry out the switch-over early enough to ensure that, upon entering the “North Sea” or “Baltic Sea” SO_x control area, the fuel oil system has been flushed of any residues of marine fuel which do not have a low sulfur content.

9.2 The master shall inform the designated authority or body at the German port of call of the logbook entry made under No 9.1 in compliance with the reporting obligation under No 4.1. If the fuel switch-over is made at a later time, he shall make the logbook entry immediately afterwards and report the entry subsequently, without any delay.

[4] Nach Umbetonnung „TG2/Jade“
After buoyage change “TG2/Jade”

Anhang
(zu § 1 Abs. 1 Nr. 1.17)



Nachrichten für Seefahrer (NfS) – online

Information für die Berufsschifffahrt
Die vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) herausgegebenen, digitalen NfS sind als amtliche Veröffentlichung anerkannt und werden deshalb nicht mehr kostenlos auf den Internetseiten des BSH (www.bsh.de) zur Verfügung gestellt.
Die digitalen NfS können online zum gleichen Preis wie das gedruckte NfS-Heft bezogen werden.

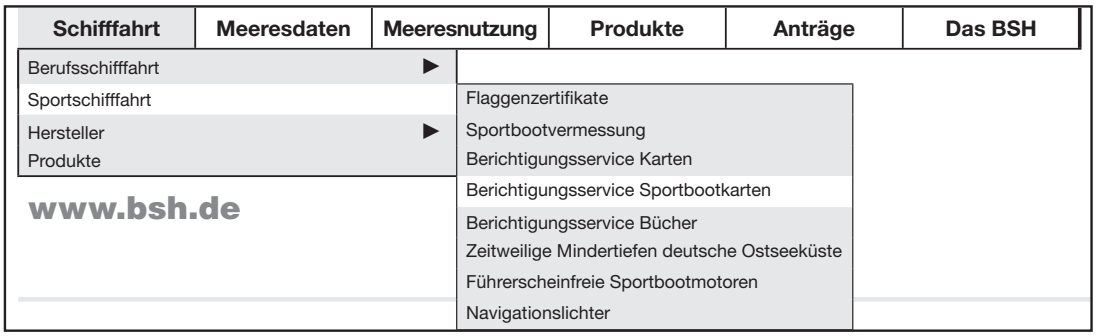
Information für die Sport- und Kleinschifffahrt
Die Sport- und Kleinschifffahrt kann wie bisher den Berichtigungsservice (auch als Sammelberichtigungen bekannt) für die vom BSH herausgegebenen Seekarten, Sportbootkarten und nautischen Veröffentlichungen verwenden.

German Notices to Mariners (NfS) – online

Information to commercial shipping
The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) on the BSH's website are official publications for which a fee is charged, as for the printed NfS.

Digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) are available at the same price as printed NfS.

Information to leisure and small craft shipping
Summaries of corrections to the navigational charts, small craft charts and publications issued by the BSH can be accessed on the BSH's website.



Die kostenlos zur Verfügung gestellten Sammelberichtigungen ersetzen nicht die amtlichen NfS.

Allgemeine Information
Die digitalen Nachrichten für Seefahrer werden online als eine gesamte NfS-Datei und in einzelnen Dateien angeboten (alle im PDF-Format):
– Teile 1–4 der NfS
– Beilagen zu den NfS
– Seekarten-Deckblätter in den NfS
Innerhalb der gesamten NfS-Datei und in der Datei Teile 1–4 sind im Navigationsfenster der Software von Adobe Acrobat Lesezeichen eingerichtet, die das gezielte Aufsuchen von Informationen erleichtern.
Der Schifffahrt wird empfohlen, die von der IMO angenommenen „Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891" vom 21. Dezember 1998 zu beachten.

The summaries of corrections, which are available free of charge, do not replace the official NfS.

General information
The digitised Nachrichten für Seefahrer (NfS) in PDF format can be ordered completely or as:

– *parts 1 to 4*
– *enclosure*
– *chart blocks*

Within the files of the complete NfS and parts 1–4, the search for information is facilitated by icons on the Adobe Acrobat navigation window.

Mariners are advised to comply with the "Guidelines for the on-board use and application of computers – MSC/Circ.891" of 21 December 1998 which has been adopted by IMO.